

## Bakgrund

Projektet ingår i forskningsprogrammet Mistra SAMS som pågår mellan 2016 och 2020. Syftet med Mistra SAMS är att generera vetenskapligt underlag kring hur nya tillgänglighets- och mobilitetstjänster kan bidra till hållbara urbana transporter. I detta delprojekt analyseras hur Sveriges totala transportsystem – med hjälp av nya tillgänglighets- och mobilitetstjänster - kan länkas in på en bana som är förenlig med Parismålen. Fokus är på målet att minska utsläppen från inrikes transporter med 70% till ca 2030.

## Metod

Metoden är backcasting och tre olika framtidsbilder för 2030/2035 har utformats, vilka alla når målen men vars förverkligande innebär olika utmaningar. De tre framtidsbilderna syftar till att visa på konsekvenser av olika vägval för infrastruktur, fordonsflottor och resmönster, samt ge vetenskapligt underlag för en samhällsdiskussion.

## Resultat och slutsats

Den första framtidsbilden, **Bygga**, karaktäriseras av en kraftig satsning på utbyggnad av kollektivtrafiksystemet, i synnerhet spårinvesteringar i de större städerna. Tillkommande bebyggelse har i huvudsak lokaliserats kring noder med kapacitetsstarka spårförbindelser. Resandet är i likhet med situationen 2020 ojämnt fördelat över dygnet. De planerade höghastighetsbanorna mellan Stockholm, Göteborg och Malmö har färdigställts.

I den andra framtidsbilden, **Nyttja**, fokuseras det istället på att utnyttja (befintlig) infrastruktur och fordonspark mer effektivt. Det har skett en snabb introduktion av nya mobilitetslösningar såsom delade fordon (till viss del autonoma), låncyklar, elcyklar, microcars och nya båtkoncept. Lika viktigt är att nya "rese-appar" gör det smidigt att boka och betala olika resekedjor anpassade efter det specifika ärendet. Resenärerna har anammat dessa nya möjligheter för att maximera nyttan av resandet. Priserna på resande är i hög grad differentierade i tid och rum för att ge ett bättre utnyttjande av infrastrukturen. Spårtransporternas kapacitet har även här ökat en del, men främst genom längre tåg, dubbeldäckare och signalsystem som tillåter tätare trafik, snarare än genom investeringar i nya spår.

I den tredje framtidsbilden, **Digitalisera**, utnyttjas också heltäckande "rese-appar", men här ligger tyngdpunkten på att utnyttja IT för att minska behovet av att överhuvudtaget förflytta sig. En stor andel av de arbetstagare som har möjlighet arbetar några dagar i veckan från så kallade "work hubs" på gång- eller cykelavstånd från hemmen. Vidare har tjänsteresandet både inrikes och utrikes minskat markant genom användandet av medierade möten.

Alla framtidsbilderna är förknippade med betydande utmaningar, men av olika karaktär. Finansiering av de stora investeringarna samt de långa byggtiderna utgör utmaningar i **Bygga**. I framtiden **Nyttja** är investeringsbehovet avsevärt mindre. De differentierade avgifterna, som syftar till att sprida resandet över en större del av dygnet riskerar dock här att försämra tillgänglighet för sämre bemedlade som inte kan påverka sina arbetstider. Denna framtidsbild är också beroende av att befolkningsökningarna i storstäderna inte blir för stora, eftersom det finns gränser för hur mycket man kan effektivisera utnyttjandet av infrastrukturen. I både **Nyttja** och **Digitalisera** krävs en betydande omställning av beteendemönster inom 10-15 år. I de tre framtiderna minskar bilresande per capita med 10-30% (mer i städerna). Det finns här en motsättning mellan att minska bilresandet och att samtidigt snabbt öka antalet elbilar.