

Transportforum 2021: Inledningssessionen – textversion

Länk till filmen

<https://youtu.be/NGgSN5Q4teo>

Karin Klingenstierna: God morgon! Varmt välkomna ska ni vara till Transportforum 2021!

Karin: I år på en plats nära dig, via det digitala formatet.

Karin: Jag heter Karin Klingenstierna och är förmiddagens moderator.

Karin: Hoppas att du har hunnit bekanta dig med plattformen och upplägget där.

Karin: Konferensens hemsida är din port till våra program, sessioner, utställare m.m.

Karin: Två praktiska saker innan vi sätter igång:

Karin: För det första, håll din kamera avstängd under sändningarna.

Karin: För det andra, chatten öppnar efter lunch.

Karin: Den kommer att vara avstängd under förmiddagen.

Karin: Men när sessionerna kör igång har du alla tillfällen att ställa frågor och lämna synpunkter.

Karin: Ett helt nytt format men väldigt mycket är sig likt för er som har varit med på Transportforum förut.

Karin: VTI är arrangörer och VTI:s generaldirektör Tomas Svensson kommer nu att hälsa alla välkomna.



Karin: Hej Tomas!

Tomas Svensson: Tack Karin!

Tomas: Statsrådet, kära kollegor, mina damer och herrar. Varmt välkomna till Transportforum 2021!

Tomas: I år ordnar vi Transportforum för 38:e gången.

Tomas: Den här gången har vi ställt om, som ni förhoppningsvis har märkt.

Tomas: Vi genomför konferensen helt digitalt.

Tomas: I dagsläget är vi närmare 900 deltagare. Anmälan är fortfarande öppen och kommer så vara under hela konferensen.

Tomas: På Transportforum står forskning, utveckling, kunskap och innovation i centrum precis som vanligt.

Tomas: Behovet av bra beslutsunderlag för att kunna hantera de stora utmaningarna inom transportområdet har förmodligen aldrig varit större än vad de är idag.

Tomas: Under året har vi utmanats av den rådande pandemin.

Tomas: Flyget och kollektivtrafiken har ställts inför stora prövningar.

Tomas: Resmönster har ändrats och nya lösningar har tagits fram.

Tomas: Samtidigt kvarstår klimatfrågan som vår stora utmaning.

Tomas: Elektrifiering är central för övergången till ett fossilfritt transportsystem.

Tomas: Staden förtätas och utvecklas. Det ställer krav på nya mobilitetslösningar som vi måste ta fram.

Tomas: Vi har sannerligen ingen brist på viktiga frågor att diskutera och belysa här under Transportforum.

Tomas: I år har vi 27 sessioner, men närmare 100 föredrag att se fram emot.

Tomas: Jag vill därför tacka våra 11 ämneskommittéer som har satt samman sessionerna.

Tomas: Samt som i år på grund av det format vi använder, har tvingats att prioritera ännu hårdare, bland alla intressanta idéer och förslag som har kommit in till oss.

Tomas: Vi är också väldigt tacksamma för att vi har så många kompetenta och engagerade sessionsordförande.

Tomas: De jobbar med sessionerna och ser till att behållningen blir mycket större än enbart summan av de enskilda föredragen.

Tomas: Tack ska ni ha för det jobb ni har gjort och det jobb ni kommer lägga ner under konferensen!

Tomas: Vi kommer också ha en utställning. Den här gången blir den digital, där olika aktörer berättar om sina verksamheter i en egen monter.

Tomas: I montrarna kommer vi ha ett antal olika aktiviteter.

Tomas: Passa på att besöka vår digitala utställning i någon av pauserna eller efter konferensdagens slut.

Tomas: Idag under lunchen kan ni träffa Transportmyndigheternas generaldirektör i livesändning. Den görs ifrån den myndighetsgemensamma montern.

Tomas: Lite senare under lunchen, från VTI:s monter får ni reda på vad som har hänt och vad som är på gång inom vårt nationella cykelcentrum, som VTI administrerar.

Tomas: I pausen 14:30 kommer vår infrastrukturminister Tomas Eneroth att svara på frågor som ni som deltar i konferensen har skickat in.

Tomas: All information om alla aktiviteter i montrarna och vad som händer under konferensen och hela programmet hittar ni på vår egen eventsida.

Tomas: Varje år utvärderar vi Transportforum. I år är vi särskilt intresserade av hur det här har fungerat.

Tomas: Vi vill därför uppmana er alla att svara på den enkät som ni kommer att få via mail, i direkt anslutning till konferensen.

Tomas: Avslutningsvis vill jag också tacka vår projektgrupp, med projektledare Fredrik Hellman i spetsen.

Tomas: De har jobbat extra hårt den här gången för att Transportforum ska kunna genomföras, även under de omständigheter som vi nu har att hantera.

Tomas: Med de orden vill jag återigen hälsa alla varmt välkomna till Transportforum och lämnar över ordet till vår moderator Karin Klingenstierna. Tack så mycket!

Karin: Tack så mycket Tomas och tack för förtroendet att få vara med under den här spännande förmiddagen.

Karin: Här är vi på Linköping konsert och kongress.

Karin: Några få personer på plats.

Karin: Dock naturligtvis med behörigt avstånd från varandra.

Karin: Nu vill vi väldigt gärna ha kontakt med er.

Karin: Det är mentimeter-dags!

Karin: Gå till www.menti.com.

Karin: Där knappar du in koden 4133699.

Karin: Vi undrar om ni känner att det är lite nervöst och annorlunda att gå digitalt?

Karin: Man har många och blandade känslor inför detta. Därför vill vi gärna se hur ni reagerar.

Karin: Vi ställer frågan: Vad känner du inför ett digitalt Transportforum?

Karin: Vi ska se om vi får kontakt med er. Det vill vi gärna ha.

Karin: Alternativen är "Skönt att sitta hemma", "Trist att inte träffa folk", "Bra att det blir av i alla fall", "Var är ni, jag står i foajén?".

Karin: Där har vi tre personer som valde det.

Karin: Slutligen "Det digitala ger nya möjligheter".

Karin: Så är det förvisso. Fortsätt skicka in era svar lite till.

Karin: Jag pratade med Trafikverket häromdagen angående samrådsmöten Göteborg-Borås.

Karin: Där hade man från två digitala samrådsmöten fått in över 3000 synpunkter.

Karin: Det är mer än tre gånger så många som man fick från fysiska samrådsmöten, tre stycken året innan.

Karin: Det digitala kan därmed vara en demokratisering, vilket ger naturligtvis andra möjligheter.

Karin: Många av er tycker dock att det är väldigt tråkigt att inte träffa folk.

Karin: Det är klart att vi tycker det också. Det är dock bra att det blir av i alla fall.

Karin: Ni som tycker det är skönt att sitta hemma, vi hoppas att ni ändå har tålamod och ork att följa oss hela vägen fram under Transportforum.

Karin: Nästa fråga:

Karin: Årets tema för förmiddagens program är coronakrisens påverkan på staden.

Karin: Här kommer några frågor med anknytning till det:

Karin: Kommer pandemin permanent att påverka hur vi reser i staden? Ja eller nej.

Karin: Det här kommer vi att rådbråka under andra delen av förmiddagens session.

Karin: Samt också se hur följderna blir för oss som planerar och tillhandahåller transporter.

Karin: Ett förkrossande ja har vi fått, men också intressant nog 40 stycken som inte tror det.

Karin: Vi kan naturligtvis prata kort sikt och lång sikt i det här fallet också men det är en intressant diskussion som har klar bäring på vårt område transportplanering.

Karin: Vi fortsätter i samma anda och frågar om pandemin permanent kommer att påverka var vi arbetar.

Karin: Många av oss har kunnat ställa om för att kunna sitta hemma och jobba på distans.

Karin: Det är inte alla som kan göra så, vilket beror på vad man sysslar med.

Karin: Frågan är hur länge den effekten sitter i. Vi ska se vad ni svarar här.

Karin: Ja.

Karin: 251 personer har svarat ja och 15 nej.

Karin: Det är tydligt vart vinden blåser, kan man säga.

Karin: Vi tar en sista fråga om pandemins effekter: "Kommer pandemin permanent att påverka var vi bor?"

Karin: Vi har staden i fokus för vår diskussion som kommer ske så småningom.

Karin: Stadens framtid och utveckling.

Karin: Oj! Det är precis jämnt skägg här. 57 ja och 57 nej.

Karin: Det bäddar för goda diskussioner så småningom här från vår soffa på Transportforum i studion.

Karin: Vi tar med oss era svar. Du kommer att kunna vara mer interaktiv under eftermiddagen då chatten öppnar och i de respektive parallella sessionerna också kunna ställa frågor och lämna synpunkter.

Karin: Vi lämnar detta överhängande just nu med en liten övervikt för svaret nej här på frågan som handlade om hur pandemin på sikt påverkar var vi bor.

Karin: Tack så mycket för era svar!

Karin: Vi tar med dem som sagt.

Karin: Vi går vidare i programmet.

Karin: Det är dags för Transportforum 2021 att välkomna Sveriges infrastrukturminister Tomas Eneroth på länk.

Karin: Vi ska se om vi får kontakt med Stockholm härifrån.

Karin: Varmt välkommen Tomas till Transportforum!

Tomas Eneroth: Tack så mycket!

Tomas: Hoppas tekniken fungerar och framför allt tråkigt att man inte kan vara på plats i Linköping.

Tomas: Även om det digitala formatet fungerar väl, får man ändå säga att jag tror väldigt många av oss längtar efter att småsnacka i korridorerna, ha speeddatingen som vi har haft på Transportforum tidigare, där man träffar folk att diskutera med.

Tomas: Vi får hålla i, vi får hålla ut och vi får se till att vi kan träffas igen när vi klarat av pandemin.

Tomas: Tills vidare får vi hantera det digitalt, med de för- och nackdelar det innebär.

Karin: Du är varmt välkommen och jag lämnar över skärm och tid till dig, för att kratta manegen inför vår dag.

Tomas: Tack för det!

Tomas: Tack alla ni som är med!

Tomas: Det krävs mer än en pandemi för att stoppa traditionen med att ha den här typen av viktiga event.

Tomas: För det är nu transport-Sverige samlas.

Tomas: Det är en fantastisk början på året.

Tomas: Vi gör det dock i ett stämningsläge och i en tid som är ytterst allvarlig.

Tomas: Vi är fortfarande mitt i en pandemi.

Tomas: Vi har en allvarlig smittspridning i hela landet.

Tomas: Vi har en tung belastning på sjukvården.

Tomas: Vi har väldigt många människor som jobbar dygnet runt med att rädda liv eller se till att skydda befolkningen från den sjukdomen som sprids genom COVID-19.

Tomas: Det ställer oss inför utmaningar som vi inte har varit med om tidigare.

Tomas: Både när det gäller hur sjukvården och äldreomsorgen organiseras, hur vi ska se till att mötas och träffas.

Tomas: Vare sig det är på konferens eller i arbetslivet eller nu under julhelgerna.

Tomas: Det ställer också samhällets strukturer för stora utmaningar.

Tomas: Min utgångspunkt som infrastrukturminister har från början varit... dels Regeringens generella att vi ska rädda liv, förhindra smittspridningen, rädda jobb och företag.

Tomas: Dock även i transportsystemet se till att vi ändå kan upprätthålla det som är samhällsviktiga transporter.

Tomas: Det är helt nödvändigt.

Tomas: Vi är ett exportberoende industriland. Vi måste säkerställa att vi har livsmedelsförsörjning, att transporterna kan fungera i ett läge då gränser stängde.

Tomas: Vi måste också se till att alla de som inte kan jobba hemifrån kan ta sig till jobbet.

Tomas: Detta på ett säkert sätt.

Tomas: Samt att de som arbetar med transporter kan jobba på ett säkert sätt, inte minst inom kollektivtrafiken.

Tomas: Därför bjöd jag in många aktörer tidigt, i hearings och sammanträden, i början av pandemin.

Tomas: Allt ifrån flygets aktörer till godstransporter, persontransporter, och sjöfarten.

Tomas: Detta för att lyssna in både tankar, idéer, önskemål och vilka insatser som kommer att behöva göras.

Tomas: Vi fick jobba intensivt i början med att sortera det som var akuta insatser.

Tomas: Allt från kreditgarantier till flyget för att förhindra konkurser, till de mer långsiktiga insatserna som krävs för att man efter pandemin ska ha bra förutsättningar att kunna vara

en aktör som har råd och utrymme att kunna ställa om till elektrifiering, biobränsle eller andra viktiga investeringar för att klara klimatmålen.

Tomas: Jag vill inledningsvis passa på att tacka till alla er som är med här idag.

Tomas: Tacka för det fantastiska samarbete som varit under pandemin inom transport-Sverige.

Tomas: Vi har kunnat se hur nya samarbetsformer har kunnat öppnas upp för att vi tvingade till det.

Tomas: Den intermodalitet vi ofta har pratat om på konferenserna tidigare har blivit väldigt tydlig nu, när vi måste hitta nya transportkedjor för att se till att vi klarar en situation där det ibland varit förarbrist, containerbrist, eller där lastbilar fastnade i mellan-Europa och vi

fick förhandla fram "Green-lanes" på Europeanivå.

Tomas: Det skapade förutsättningar för effektivare transporter.

Tomas: Jag tror att det samarbetet både på europeisk nivå, men inte minst här i hemma i Sverige, har varit otroligt viktigt att bära med sig.

Tomas: Från Regeringens sida har vi velat kvittera det med både generella insatser.

Tomas: Som korttidspermitteringar, stöd till regioner och kommuner i form av generella statsbidrag, YKB, vilket är aktuellt just nu.

Tomas: Att se till att dispenser inom alla olika transportslag ges på ett sätt som gör att man kan upprätthålla kapaciteten och använda de resurser som man behöver.

Tomas: Vi har också gjort specifika insatser. Jag nämnde kreditgarantierna tidigare.

Tomas: Det finns också EKN för sjöfarten.

Tomas: Vi har infört något så unikt som allmän trafikplikt.

Tomas: I ett läge där enligt Trafikverket "allt reguljärt flyg mellan länder har upphört" säger det någonting om hur utvecklingen har varit.

Tomas: Vi ser nu i Svedavias rapporter att 85–90% av flyget har uteblivits.

Tomas: Det slår inte bara Svedavia utan även på regionala flygplatser, på Luftfartsverket, och på hela transport-Sverige.

Tomas: Där fick vi inrätta allmän trafikplikt.

Tomas: Se till att ha extra stöd till regionala flygplatser.

Tomas: Nu, strax innan jul, ser vi till att vi har temporära beredskapsflygplatser så vi snabbt kan skicka och transportera patienter, personal eller sjukvårdsmateriel, om det skulle visa sig vara nödvändigt.

Tomas: Det här tillsammans med öronmärkta statsbidrag till kollektivtrafiken eller förändringar i sjöfartsstödet så att vi stärker och ger rederierna rätt förutsättningar.

Tomas: Det är några exempel på de insatser vi fått göra för att transport-Sverige ska fungera.

Tomas: Att vi ska kunna upprätthålla både viktiga godstransporter men också samhällsviktiga persontransporter, vare sig det är inom kollektivtrafiken eller samhällsviktigt flyg.

Tomas: Jag vill tacka alla er som har arbetat och arbetar nu med det.

Tomas: Pandemin är inte över.

Tomas: Även om vaccineringen nu börjar, vi ser ljuset i tunneln och kan drömma om en sommar eller höst där vi kan återgå till mer normala resvanor och transportmönster, så är det en bra bit dit.

Tomas: Vi måste göra vad vi kan för att förhindra smittspridningen. Att ordna konferenser på det här sättet är ett viktigt sätt, men att också se till att vi upprätthåller transportkapaciteten är minst lika viktigt.

Tomas: Utmaningarna väntar inte för att vi har en pandemi.

Tomas: De största transportutmaningarna vi har i världen är att klara klimatkraven.

Tomas: De tydliga ambitionsnivåer vi har i Sverige om att vi ska minska utsläppen till 2030 med 70%.

Tomas: Att vi ska ha netto 0 2045.

Tomas: Det stora betinget ligger i transportsektorn.

Tomas: Vi kan inte använda pandemin som ursäkt för att skjuta på vare sig nödvändiga investeringar eller det viktiga omställningsarbetet

Tomas: Det sker en del ute i världen.

Tomas: Vare sig Donald Trump eller Europa och Sverige, träffar vi på företrädare som säger: "kan vi inte vänta lite med klimatomställningen?"

Tomas: Vi är mitt inne i en pandemi".

Tomas: Klimatomställningen väntar inte. Det tickar på.

Tomas: Parisavtalet gäller och vi måste säkerställa att vi har ett högt tempo i den omställningen.

Tomas: Här får ingen tveka.

Tomas: När van der Leyen lanserar Green Deal, när vi har Recovery Fund, när vi har stora insatser på europeisk nivå och här i Sverige, för att bli världens första fossilfria välfärdsland, då är det en tydlig signal.

Tomas: Det är inte bara Greta Thunberg utan till alla miljontals människor världen över, som är oroade över klimatförändringarna.

Tomas: Vi har fantastiska förutsättningar i Sverige.

Tomas: Vi har dessutom ett näringsliv som är engagerade att göra en sådan omställning.

Tomas: Genom arbetet Fossilfritt Sverige, vare sig vi talar om sjöfarten, flyget eller fordonsindustrin.

Tomas: Där gör man nu stora åtaganden.

Tomas: Låt oss nu hjälpa till, så att Sverige kan bli den permanenta världsutställningen som jag ofta pratar om.

Tomas: Där vi visar att det är möjligt.

Tomas: Där vi också visar de som tvekar ute i världen att det här är inte bara möjligt, det ger jobb, hopp och framtidstro.

Tomas: Det är det vi behöver.

Tomas: Som ni vet pågår det många olika processer för att både klara klimatomställningen, men också rusta och bygga ett starkare Sverige.

Tomas: På mitt ansvar ligger inte minst arbetet som är kommande nationella plan.

Tomas: Alla vi som arbetar med transportfrågor vet att det är bland det roligaste som finns.

Tomas: Att ta fram underlaget inför en infrastrukturproposition, men inte minst också sortera, prioritera, titta vad som ska ligga i nästkommande nationella plan.

Tomas: Vi har nyligen haft ett par hearings. Det kommer fler.

Tomas: Jag välkomnar alla er som är här att vara med i den diskussionen.

Tomas: Komma med inspel.

Tomas: Önskemål är många.

Tomas: Förväntningarna är stora.

Tomas: Som vanligt är önskemålen vida överstigande de ekonomiska resurser som finns till förfogande.

Tomas: Men låt oss hjälpas åt.

Tomas: Titta på vad som kommer att vara viktigast under de kommande 20 åren för att vi ska bygga ett starkare transport-Sverige.

Tomas: Ett mer hållbart transport-Sverige.

Tomas: Också ett närmare Sverige där vi krymper avstånd och ser att både stad och land får ökad mobilitet och bättre förutsättningar att transportera på ett hållbart sätt.

Tomas: Nu har vi påbörjat det här arbetet.

Tomas: Den nationella plan som jag presenterade 2018 var i sig revolutionerande.

Tomas: Jag ska rekapitulera lite och påminna er om det.

Tomas: Då kunde vi presentera en satsning på 700 miljarder kr.

Tomas: Det var 100 miljarder kr mer än vad den förra borgerliga regeringen hade levererat.

Tomas: Det var en nationell plan som innehöll satsningar på bl.a. Norrbotniabanan och

Tomas: Sydostlänken. Vi började byggandet av nya stambanan med Göteborg-Borås, Lund-Hässleholm, Linköping-Järna.

Tomas: I det nationella planet stakade vi ut vägen för att möta den kapacitetsbrist som vi då förutsåg i järnvägssystemet och som vi nu vet är ett faktum.

Tomas: Men här fanns också en tydlig avisering till sjöfarten, med satsningar i Göteborgs Hamn.

Tomas: Det är nu hemma, då Fullmäktige Göteborg har beslutat om sin medfinansiering.

Tomas: Nu får vi en farledsfördjupning i Sveriges och Nordens viktigaste hamn.

Tomas: Malmporten på samma sätt.

Tomas: En stark satsning på sjöfarten.

Tomas: Här fanns också satsningar på cykel, där vi för första gången lyfte in ordentligt cykelpolitiken i nationellt plan.

Tomas: Här fanns BK4, där vi satsade ordentligt på trafiksäkerheten och bärheten i våra vägar.

Tomas: På det här sättet visade vi med nationell plan att det går att både kombinera vidmakthållande men också viktiga framtidssatsningar som skapar både hopp och jobb.

Tomas: Vi lyfte in, och det gjorde min företrädare Anna Johansson, bostadspolitiken som ett viktigt planeringsinstrument.

Tomas: Där fyrspår mellan Stockholm-Uppsala skulle kunna ge 50 000 nya bostäder, där nya stambanor skulle kunna ge utrymme för 100 000 bostäder.

Tomas: Genom att vi nu involverar kommuner och regioner i ett helt annat sätt än tidigare i den nationella planeringen.

Tomas: Många av er har träffat mig digitalt eller under mina resor tidigare under året.

Tomas: Vi har lyssnat in regionernas synpunkter.

Tomas: Inte minst fört en diskussion om hur vi kan se till att än närmare knyta planeringsprocessen så att den löper ihop med varandra.

Tomas: Det vi gör kommunalt, regionalt och inte minst nationellt.

Tomas: Det blir nog så viktigt i ett läge där vi i norra Sverige nu har investeringar på över 1000 miljarder.

Tomas: LKAB, deras stora satsning med Northvolt och Hybrit.

Tomas: Det är gigantiska näringslivsinvesteringar som i sig kommer leda till att vi behöver följa upp med infrastruktursatsningar, vare sig det är Malmbanan, Malmporten eller

Norrbotniabanan.

Tomas: På samma sätt ger detta jobb.

Tomas: Den förra planen 235 000 nya arbetstillfällen.

Tomas: En ny plan väsentligt mer.

Tomas: Det är en tydlig signal om långsiktiga investeringar som behöver göras i Sverige.

Tomas: Både för att skapa en bättre effektivitet i transportsystemet, men också för att klara omställningen och att knyta ihop landet.

Tomas: Min utgångspunkt inför det arbete vi står inför är att se till att vidga arbetsmarknadsregionerna.

Tomas: Att vi ska klara utmaningarna att både hålla kapaciteten och kvaliteten i vårt transportsystem, men också utrymme för nödvändiga nyinvesteringar.

Tomas: Sedan finns det ett antal processer vi tar med i planeringsarbetet nu.

Tomas: Det som inte fanns i föregående arbete var arbetet med Godstransportsrådet.

Tomas: Här har det skett en revolution i Sverige när vi nu pratar godspolitik på ett sätt vi inte gjort tidigare.

Tomas: Det är nödvändigt.

Tomas: Sverige är ett exportberoende industriland.

Tomas: Vi måste se till att vi klarar av att kompensera för de långa avstånd vi har med effektivare transportsystem.

Tomas: Godsarbetet är helt nödvändigt för att både skapa redundans.

Tomas: Exempelvis uppdraget Trelleborg och järnvägstrafiken i Tyskland.

Tomas: När Fehmarn Belt byggs färdigt vet vi vilken belastning det kommer innebära för Öresundsbron.

Tomas: Nya förbindelser som både är gränsöverskridande men inte minst en satsning på att lägga över mer gods på järnväg och på sjöfarten.

Tomas: Vi lyfter fram hamnarna som en av de viktigaste arenorna för att hålla ihop transportpolitiken framöver.

Tomas: För er som kommer ifrån hamnarna vill jag rikta ett särskilt tack till att många av er har tagit den stafettpippen och agerar mer proaktivt till att knyta ihop transporter och bli en nod i transportsystemet.

Tomas: På samma sätt kommer mobiliteten i städer att förändras då e-handeln ökar.

Tomas: Inte minst under pandemin.

Tomas: Då kommer godstransporterna där bli ännu viktigare.

Tomas: Hur ser vi till att de blir effektiva?

Tomas: Vi kan samordna digitalt. Att de är hållbara och elektrifierade.

Tomas: Att vi på det sättet ser till att upprätthålla möjligheterna och kvaliteten att bo i städer utan att det blir trångt.

Tomas: Här krävs smartare transportlösningar framöver.

Tomas: Godstransportrådet och de regionala godstransportråden är en del i det arbetet vi bär med oss, med både de ekonomiska instrument vi har.

Tomas: Samt miljökompensation och omlastningsstöd, men också med de erfarenheter vi har.

Tomas: Inte minst av Pia Berglunds utmärkta arbete när det gäller sjöfarten.

Tomas: Vi tar också med oss arbetet som vi nu påbörjar med elektrifieringskommissionen.

Tomas: Jag är ordförande i en bred kommission med näringslivsföreträdare, energibolag och myndighetsföreträdare.

Tomas: Vi ska se hur vi elektrifierar transportsektorn.

Tomas: Vi vet att det är både transporteffektivitet.

Tomas: Men det är också elektrifiering och bibränsle som är helt nödvändigt för den omställning vi står inför.

Tomas: Därför rullar vi ut planering för byggandet av 3000 km elvägar.

Tomas: Därför ser vi till att vi bygger ut laddstationer och laddkapacitet längs vägnätet.

Tomas: Där vi inte minst i budgetpropositionen kunde presentera regionala piloter där jag hoppas många av er är med och vill plocka fram exempel på hur vi regionalt kan ha elektrifierbara transporter som även är intermodala.

Tomas: Till det kopplar vi på geofencing, 5G, uppkoppling. Det vill säga vi ska vara det land som också leder den tekniska utvecklingen.

Tomas: Detta bär vi med oss, både i vårt internationella arbete men också i planeringsprocessen inför kommande nationell plan.

Tomas: Här ligger också en del i att vara den permanenta världsutställningen.

Tomas: Det är också viktigt att tala om att investeringar behövs.

Tomas: För det finns en prislapp att inte investera.

Tomas: Jag vill passa på att säga det.

Tomas: 2005 fanns Norrbotniabanan med i en nationell plan men den lyftes ut av en regering som prioriterade skattesänkningar i stället.

Tomas: Tänk om Norrbotniabanan hade varit byggd.

Tomas: Vilken betydelse hade det inte haft för Northvolts etablering?

Tomas: För LKAB:s? För personalförsörjningen längs hela Norrlandskusten, för möjligheten att lägga över mer gods på järnväg eller sjöfart i stället för att det blir trångt på E4.

Tomas: Jag tror att det är viktigt att inse att det kostar att inte investera.

Tomas: Vi står inför ett läge där Sverige är över 10 miljoner invånare.

Tomas: Vi behöver vidga arbetsmarknadsregionerna för att skapa goda förutsättningar för män och kvinnor att snabbt ta sig till arbetet, ha korta pendlingsavstånd.

Tomas: Därför behövs en satsning på inte bara Norrbotniabanan utan inte minst på nya stambanor.

Tomas: Jag kan ibland bli förvånad över hur vi på nationell nivå kan se företrädare för några partier som inte ser behovet av att bygga ut klimatsmarta transporter.

Tomas: Ute i landet är ingen tvekan.

Tomas: Där träffar jag regionala företrädare, näringslivsföreträdare och många andra som definitivt ser behovet utav både investeringar och omställning.

Tomas: Jag blir glad när jag lyssnar på företrädare för Volvo, Scania, Stena eller SJ som så tydligt har en radikal klimat- och miljöpolitik numera.

Tomas: Det hade inte näringslivet förr. Nu är näringslivet mer progressivt i klimatpolitiken än vad många partier i Sveriges riksdag är.

Tomas: Det välkomnar jag. Låt oss nu tillsammans se till att det är de investeringarna vi prioriterar i kommande arbete med nationell plan.

Tomas: Jag vill ta med de erfarenheterna vi haft, inte minst i Sverigeförhandlingen.

Tomas: Där vi samarbetar och där kommuner och regioners arbete är en viktig del i det som sedan blir de nationella satsningarna.

Tomas: På samma sätt som Trafikverket i sitt inrikesunderlag nu pekar på en del utmaningar: vidmakthållande, förutsättningarna att upprätthålla kapaciteten järnvägssystemet och vägarna, men också naturligtvis utrymmet för nyinvesteringarna, så är det samma sak när det gäller nya stambanor.

Tomas: Här har Trafikverket fått uppdraget att se vad som händer om man pressar kostnaderna.

Tomas: Det är inget unikt för stambanor.

Tomas: Vi måste generellt ta på allvar den allvarliga kostnadsutveckling vi ser.

Tomas: Både för underhåll men också byggandet av ny infrastruktur.

Tomas: "Vi måste få mer järnväg för pengarna" har jag sagt i något sammanhang.

Tomas: Jag tror att vi måste bära med oss det. Hur ser vi till att vi också inte får en kraftig ökning av kostnaderna för byggandet av infrastruktur.

Tomas: Därav uppdragen till Trafikverket att också brett genomlysa kostnadsutvecklingen för byggandet av infrastruktur.

Tomas: Sedan har jag till Trafikverket sagt att jag vill att vi i underlagen belyser förutsättningarna för en jämlik och jämställd infrastrukturplanering.

Tomas: Vid förra forumet i Linköping sade jag att vi inte kan låta infrastrukturplaneringen utgå från män och bilar.

Tomas: Jag fick kritik av en del för de blev provocerade av det uttalandet, men allvarligt talat, det har varit så.

Tomas: Vi måste bygga smartare.

Tomas: Vi måste bygga på ett sätt som inkluderar hela samhället, som skapar lika förutsättningar oavsett socioekonomisk grupp men inte minst också ger kvinnor samma trygghet, rättighet och möjligheter att ha ett bra och nära transportsystem.

Tomas: Därför är det viktigt när vi nu tittar på statsutvecklingen, men också hur vi gör landsbygdsatsningar.

Tomas: Att alla träffas och känner sig i anspråkstagna.

Tomas: Hela landet kommer vara i en av de viktigaste prioriteringarna.

Tomas: Framför oss ligger nu för min del att lyssna, förhandla, diskutera, prioritera, granska kostnader och pröva planer som finns.

Tomas: För er också att vara med på den resan, att entusiasmera fler i byggandet av ett starkt Sverige.

Tomas: Att se till att vi gemensamt när vi ses framöver på Transportforum kan säga att "nu gjorde vi en ännu bättre nationell plan" som skapar ett hållbarare och starkare Sverige.

Tomas: Det kanske gör att vi blir den permanenta världsutställningen och världens första fossilfria välfärdsland. Tack så mycket!

Karin Klingenstierna: Tack så mycket Tomas!

Karin: Det är härligt att höra att det händer en hel del trots att vi utmanas på sällan skådat slag nu.

Karin: Elektrifieringen är ju jättekul och där manar man upp i regioner, i näringslivet för att rulla ut, så vi får ett fungerade system.

Karin: Det är många vad gäller elen, inte minst elkrävande etableringar och industrier osv.

Karin: Hur tänker du säkerställa att just transportsektorn får den elektricitet som den behöver?

Tomas Eneroth: Det är högsta prioritet.

Tomas: Skämt åsido.

Tomas: Vi har goda förutsättningar i Sverige.

Tomas: Bättre än nästan alla andra länder i världen.

Tomas: Vi har en stor tillgång till förnybar energi.

Tomas: Vi har ett elöverskott där vi faktiskt under perioder har exporterat mer el än vad det skulle krävas att elektrifiera hela transport-Sverige.

Tomas: Vi måste dock tänka smart.

Tomas: På samma sätt som vi nu har reduktionsplikten och biobränsle till fordon på väg, ser jag att i takt med att vi bygger ut laddinfrastrukturen, elektrifierar vägtransporterna, har vi möjligheterna att förflytta sakta men säkert biobränsleanvändningen till andra transportslag.

Tomas: Sjöfarten men inte minst flyget.

Tomas: Även om jag är entusiastisk över elektrifieringen av flyget.

Tomas: För inte så länge sedan invigde vi den motor som ska finnas på 19 personers elflygplan.

Tomas: Det kommer att ta tid, det är bara att erkänna.

Tomas: Den stora delen av transportsektorn kommer nu att kunna elektrifieras.

Tomas: Då bygger vi ut nätkapaciteten med en kraftig ökning av effekten i Sveriges nät.

Tomas: Vi bygger ut laddinfrastrukturen. Därför är elektrifieringskommissionen viktig.

Tomas: Här finns de stora aktörerna, fordonsindustrin, energibolagen, som både kan ge regeringen råd men också själva ha ett ansvar i den resa vi ska göra.

Tomas: Vi kan inte göra den själva.

Tomas: Vi måste ligga kloss i kloss med utvecklingen i Frankrike, Tyskland och andra länder.

Tomas: Vi har ibland varnat för betamaxsyndromet.

Tomas: Att vi i Sverige ska hitta den allra smartaste lösningen.

Tomas: Sedan visar det sig att den inte köps i andra länder.

Tomas: Då hamnar vi efter.

Tomas: Jag tror att det är så vi måste tänka här.

Tomas: Vi måste ha smart teknik.

Tomas: Se till att den sätter standard på Europeanivå.

Tomas: Vi måste hela tiden vara väldigt nära de internationella forskningssamarbetena och industriella samarbeten vi nu ser med inte minst franska, tyska och andra europeiska bolag.

Tomas: Det är min utgångspunkt i arbetet med elektrifiering.

Karin: Som sagt, vi behöver gå i hyfsat takt på alla nivåer.

Karin: Det är utmanande tider men också väldigt spännande!

Karin: Digitaliseringen har drivits på extra mycket i coronapandemins kölvatten.

Karin: Vad tror du att den digitaliseringen kommer att betyda för det transportpolitiska målet om tillgänglighet för alla utvecklingskrafter i hela landet?

Tomas: Det kommer bli en tuff utmaning eftersom vi är just nu i ett skede.

Tomas: Jag vill att vi ska beforska det som sker just nu väldigt mycket.

Tomas: Kommer de erfarenheter vi haft under pandemin att i grunden förändra vårt förhållningssätt till resor och transporter?

Tomas: Å ena sidan ökar e-handeln.

Tomas: Det innebär för godstransporter och supply chain.

Tomas: Å andra sidan blir det kanske färre affärsresor framöver.

Tomas: Det kanske är mer leisure travels möjligtvis men att affärsresorna minskar och att arbetspendlingen minskar till följd av nya tekniska lösningar.

Tomas: Jag är inte säker men jag utesluter inte det.

Tomas: Vilken effekt kommer det få på transportsystemen?

Tomas: Kommer människor återfå tilltron till kollektivtrafiken?

Tomas: När jag träffar mina europeiska kollegor är det en av de stora utmaningarna: "How to gain trust in public transport".

Tomas: Här har människor tappat tilltro till kollektivtrafiken.

Tomas: I Sverige har vi haft en stark uppslutning och bra engagemang från de allra flesta regionerna att upprätthålla kapaciteten i kollektivtrafiken så man kan färdas tryggt och säkert.

Tomas: Vi har en del utmaningar efter pandemin.

Tomas: Digitaliseringen kommer ändå att förändra en hel del resmönster.

Tomas: Det kan komma att förändra hur vi ser på målstrukturen framöver.

Tomas: Det är ingen tvekan om det.

Karin: Det är spännande att du säger det.

Karin: Flera saker som du tar upp kommer vi också diskutera så småningom här under förmiddagens program på Transportforum.

Karin: Hur är det med växthusgasutsläppen?

Karin: Vi har ett mål att minska med minst 70% senast 2030 jämfört med 2010.

Karin: Kommer pandemin att snabba på den här måluppfyllelsen tror du?

Tomas: Det är min förhoppning.

Tomas: Då tänker inte jag på den momentana effekten av att minska utsläppen kortsiktigt.

Tomas: När ekonomin återstartar finns en uppenbar risk att man snabbt tar all kapacitet som finns i anspråk.

Tomas: Det kan innebära diesellastbilar och annat.

Tomas: Jag tror att i det läget måste vi vara tydliga, precis som jag var i mitt anförande med att vi inte får låta pandemin innebära att vi tappar tempo.

Tomas: Tvärtom.

Tomas: Det är nu vi ska rusta för den återstart som kommer att ske i transport-Sverige ska vara hållbar.

Tomas: Det kräver både styrmedel.

Tomas: Det arbetar vi intensivt med, det känner alla till inför 2030.

Tomas: Allt ifrån elbusspremie och andra typer av beskattningsinstrument.

Tomas: Det kommer också kräva investeringar.

Tomas: Jag tror ibland att en del ser lite förenklat på att vi kan nå 2030-målet och att det är inom räckhåll.

Tomas: Det bedömer jag att det är.

Tomas: Men 2045 ska vi vara netto 0.

Tomas: Ska vi då klara det, då krävs inte minst en ordentlig kapacitetsförstärkning i det svenska järnvägssystemet, så väsentligt mer gods kan transporteras där.

Tomas: Annars kommer det bli fullt på E6, väg 40, E4.

Tomas: Hur mycket bra transporter vi kan göra på väg så är ändå järnvägen såpass kapacitetsstark att den kommer behövas.

Tomas: Med den starka industriella tillväxt vi har i Sverige.

Tomas: Det gäller att se på det också näringspolitiskt.

Tomas: Här finns utvecklingsmöjligheter och det skapar jobb.

Tomas: Det finns absolut en komplexitet i frågan som också kräver att vi samarbetar och satsar vidare.

Karin: Vi har förmånen Tomas att få hälsa dig välkommen även under eftermiddagen då du svarar på frågor 14:30.

Karin: För stunden tackar vi dig så mycket för att du är med och inleder detta viktiga Transportforum 2021.

Karin: Vi ses senare.

Karin: Tack så mycket!

Karin: Mycket som vi har tagit för givet tidigare vad gäller planering och utformning av framtidens städer och samhälle (urbanisering).

Karin: Staden som mötesplats, staden som tillväxtmotor, förtätning och ökat kollektivt resande.

Karin: Det här sätts på prov av pandemin.

Karin: Krav på social distansering och minskat resande.

Karin: Vi arbetar hemifrån.

Karin: Vi ser nya handelsmönster med mera förändra den här bilden.

Karin: Så blir staden sig någonsin lik.

Karin: Vi ska diskutera coronakrisens påverkan på staden, med särskild bärning på transport utifrån tre föreläsares olika perspektiv.

Karin: Allt under kritisk och konstruktiv granskning av dagens reflektör: Mark Isitt.

Karin: Prisbelönt journalist, författare, arkitektur-, design- och stadsutvecklingskribent.

Karin: En av våra mest orädda spirituella kunniga röster i ämnet vill jag mena.

Karin: Känd för den stora publiken i dagsläget är du som programledare i radio för Stadsinspektionen och i TV4:s Grand Designs Sverige.

Mark Isitt: Tack Karin!

Karin: Härligt att se dig på plats!

Karin: Vilket händelserikt år du har haft!

Mark: Det har varit mycket det här året.

Karin: Jag tänker på det allmänna intresset för stadsfrågor som du bevakar och har koll på.

Karin: Hur har det påverkats av pandemin?

Mark: Om jag får backa 30 år tillbaka i tiden då jag började skriva om arkitektur och stadsplanering, då har det hänt otroligt mycket.

Mark: Det är ett ämne som diskuterats av väldigt många fler politiker idag än vad det gjordes förr.

Mark: Estetik har blivit ett ämne på dagordningen.

Mark: Jag tycker det är bra i det stora hela men blir lite orolig ibland för att det tenderar att vara en enorm skepsis mot allt som är nytt.

Mark: Det blir röstfiskande snarare än att skapa en vacker stad.

Mark: Man är emot allt som är nytt.

Mark: Blir inte det där röstfiskandet, är det jättebra att så många politiker är så engagerade.

Mark: Pandemin och hur det har påverkat våra städer.

Mark: Vi har jobbat såsom du och jag jobbar som frilansjournalister, hemifrån väldigt mycket mer än vad vi har gjort tidigare.

Mark: Till slut blir man rätt less på att sitta i den här smutsvätten, eller hur?

Mark: Då går man ut på stan, tar sig promenader och rör sig i områden som man tidigare bara

hastat förbi egentligen.

Mark: Man inser att de torgen, de parkerna är väldigt fina.

Mark: De är också väldigt eftersatta många gånger.

Mark: Jag hoppas att man kommer ta vara på starten mer att man ser staden lite tydligare.

Karin: Nya glasögon låter det som.

Karin: Du kommer vara med och följa vartenda ord som sägs här idag när vi nu ska börja i det globala perspektivet.

Karin: Vår första talare här har gedigna internationella erfarenheter av strategiska trafikfrågor.

Karin: Bl.a. från London där han jobbade med införande och utveckling av trängselskatterna.

Karin: Från Stockholm som ansvarig för strategiska utvecklingsfrågor på trafikkontoret och projektledare för framkomlighetsstrategin, från Vancouver.



Karin: Bl.a. från regionala trafikmyndigheten och som chef för Metro Vancouver Mobility Pricing Independent Commission.

Karin: Nu är han Transport and Urban Planning Director i nätverket C40.

Karin: En sammanslutning av 97 större städer och deras medborgare över hela världen, som tillsammans har fokus på världens tuffaste klimatmål.

Karin: Frågan är, kan vi agera klokare i återhämtningen efter pandemin för att skapa bättre villkor, både för människan och miljö i våra städer.

Karin: Varmt välkomna till Dan Firth!

Dan Firth: Tack så mycket Karin och god morgon allihopa, var ni nu befinner er!

Dan: Det är roligt att vara här, även om det är en digital plats i stället för en fysisk.

Dan: Jag representerar organisationen C40.

Dan: Som Karin säger, är den inriktad främst mot att minska klimatpåverkan.

Dan: Vi samlar 97 av de största städerna i världen som har de mest ambitiösa klimatmålen.

Dan: Det var knappast klimatmål som var främst i våra borgmästares hjärnor eller tankar när COVID19 slog till för ungefär ett år sedan i vissa av våra städer i alla fall.

Dan: Wuhan är en viktig medlem i nätverket.

Dan: Vi som många andra organisationer var då tvungna att ställa om raskt för att fortsätta bli relevant i det här momentet.

Dan: Precis som alla andra kriser tror vi att den här krisen har ett antal faser.

Dan: Vi är fortfarande i någon slags reaktionsfas, men förhoppningsvis går över i en reparationsfas.

Dan: I den initiala reaktionsfasen har koncentrationen från våra städer och från C40 att vara stöd till städerna, att dela erfarenheterna och "best practice".

Dan: Vi har fördelen att ha Wuhan i vårt nätverk så vi kunde låta Wuhan prata för sina kollegor i andra städer hur de hanterade krisen i inledningsfasen.

Dan: Hur håller vi rent i kollektivtrafiken, hur ser vi till att medborgarna har det säkert?

Dan: Även tillfälliga cykelbanor har de kunnat prata en större krets människor.

Dan: Hur ska vi kunna förstå det här på ett bra sätt.

Dan: Hur ska vi se till att vi hanterar det här tillsammans?

Dan: Dela erfarenheterna, "the secret source", det hemliga receptet bakom hur C40 fungerar.

Dan: Allt eftersom vi kom igenom reaktionsfasen har vi börjat prata mycket mer om reparationen och nyorientering.

Dan: Hur ska vi se till att den återhämtningen blir så grön och rättvis som möjligt.

Dan: Jag börjar med några exempel på reaktionsfasen, hur städerna har reagerat och sedan kom in i reparationstankarna.

Dan: Jag tror vi kan dela åtgärderna som kom in i reaktionsfasen i tre olika kategorier.

Dan: Den första är plats för säker rörelse.

Dan: Varför behövde städer agera på det här sättet när det är så många som stannar hemma?

Dan: Därför att det inte är många som kan stanna hemma, utan måste ta sig till jobbet.

Dan: De flesta som tittar här kanske har en förmån att ha ett jobb där ni kan jobba hemifrån.

Dan: Men många kan inte göra det.

Dan: Vi behövde ge möjligheter för folk att kunna undvika kollektivtrafiken, men också att ta hand om det ökande lokala resandet som kom till följd av att vi är många fler som stannar hemma och upptäcker vår lokalmiljö.

Dan: Nu står jag i Linköping, som kanske är första gången jag har åkt utanför Liljeholmen i Södra Stockholm på flera månader.

Dan: Det var spännande.

Dan: Två olika sätt att försäkra säker rörelse.

Dan: Ni har säkert sett i olika bloggar och nätet vad som har hänt kring cykelbanor.

Dan: Det är nästan en tävling mellan våra städer att se vilken stad som kan inrätta så många tillfälliga cykelbanor som möjligt.

Dan: Vi tyckte Berlin var ganska bra när deras 15 km för två månader sedan blev 84 km.

Dan: Lite på det sättet har det blivit en tävling mellan städer för att skapa så mycket tillfälliga cykelmöjligheter som möjligt.

Dan: Det är inte bara cykelbanor utan även exempel i Buenos Aires där man skapar utrymme för fler att kunna vistas i ett kommersiellt område.

Dan: Man vill helst inte ha trängsel för att komma in i butiker eller försäljning på gatan.

Dan: Det tar oss in i den andra rubriken: Plats för säker vistelse.

Dan: Allt eftersom aktiviteter inomhus blev mindre attraktiva eller möjligt.

Dan: Vi var många som tvingades stanna hemma.

Dan: Rekreations- och vistelsemöjligheter utomhus i lokal miljö blev ännu viktigare.

Dan: Ni ser ett par i Milano som arbetar med ett framgångsrikt projekt.

Dan: Det har pågått ganska länge för att skapa tillfälliga och färgrika torg vid annars tråkiga gatukorsningar. London som flyttat hela kroglivet ute på gatan under sommaren.

Dan: Vi kan diskutera hur klokt det var ur smittspridningssynpunkt, men det var ändå viktigt för att upprätthålla Londons själ.

Dan: Det innovativa exemplet på hur vi kan upprätthålla bättre hygienmöjligheter ute på gator och torg i Kigali Rwanda, tillfälliga tvättställ.

Dan: Men det här är Transportforum.

Dan: Jag vet att om man inte kommer till Transportforum och pratar om gods och leveranser, så är det några som blir jätteledsna.

Dan: Egentligen tycker jag att leveranser är en viktig del av det som har hänt under det senaste året.

Dan: Lockdown som olika länder har haft består av vissa som kan stanna hemma medan den andra levererar saker till dem.

Dan: Det har varit extremt viktigt i många städer där man inte kunnat röra sig så långt hemifrån.

Dan: Om man inte kan komma till matbutiken får matbutiken komma till dig, som det här exemplet i Ahmedabad Indien visar.

Dan: I Wuhan använder man hela bussflottan som rullande matbutiker under en period.

Dan: Det var en erfarenhet som var så bra så flera av våra städer kopierade.

Dan: Exempelvis Quito i Ecuador.

Dan: I Vancouver handlade det om att skapa det säkra utrymmet genom att inrätta en kö för att komma in i butiken, där man vill köpa sina nödvändigheter som mat och medicin etc.

Dan: Jag tycker vi ska ägna en tanke till de som är ute och levererar till oss som har förmånen att kunna sitta hemma.

Dan: Här kommer den intressanta kopplingen till flera olika områden som mina kollegor i C40 jobbar med.

Dan: Arbetsvillkoren för de som gör det, hur ska vi se till att alla får tillgång till färsk mat?

Dan: Även att de som levererar har det säkert och trygga arbetsvillkor också.

Dan: Städerna har tagit till ett antal metoder och verktyg för att kunna ha de snabba processerna.

Dan: Här ser vi ett exempel på en stor utbyggnad av det regionala cykelnätet i Paris.

Dan: Man har kunnat snabba på det genom ett tätt samarbete med cykelgrupper.

Dan: På det sättet effektivisera samrådsprocessen något.

Dan: Två exempel från Mexico City och New York hur man tar fram ritningar på cykelbanor och uteserveringar, så att godkännandet av dessa ansökningar kan gå fort.

Dan: Vi visste inte vid den tiden hur lång tid vi skulle behöva leva med pandemin.

Dan: Det var nästan som att vi behövde det då pandemin är över om några månader.

Dan: Så blev det inte men det fortsatta behovet av att fundera på hur vi t ex i New York kan skapa utrymmen som man kan använda i vintertid.

Dan: New York har lika svår vinter som vi har i Sverige ibland.

Dan: Det finns mycket vi har lärt oss under den här perioden.

Dan: Jag tänkte stanna och fundera på negativa lärdomar som vi ska ta med oss in i reparationsfasen.

Dan: Om vi går in i en period som infrastrukturministern beskriver, där det blir mycket ny infrastruktur, nybyggnation och nya satsningar för att ändra vår stadsmiljö, så ska vi verkligen se till att göra det rätt.

Dan: Det har inte alltid gått helt rätt till i de åtgärder som införts.

Dan: Ni känner säkert till de stora protesterna som pågått i London mot s k "Low Traffic Neighbourhoods", områden där man har försökt minska biltrafiken genom olika typer av hinder.

Dan: Det är inte bara de som man förväntar sig är mot det här, de som vill köra bil överallt, utan att vi skyddade vissa välbärgade områden från trafiken genom att trycka ut den till de huvudvägar som redan lider av stora trafikmängder och dålig luftkvalitet.

Dan: I Berlin framgår det att de tillfälliga cykelbanorna kanske inte har gått helt rätt till, och inte är lika säkra som viskulle önska.

Dan: I Oakland och flera städer i USA finns allvarliga orosmoment.

Dan: Är det rätt prioritering att skapa en bra stadsmiljö för en välbärgad medelklass, men vissa andra, i synnerhet svarta Oaklandsbor, som knappt vågar vistas ute på gatan p g a polisvåldet.

Dan: Reparationsfasen som vi förhoppningsvis kommer in i, kommer att gå olika fort i olika regioner.

Dan: Vi ser tydliga mönster från olika städer.

Dan: Det går inte att säga hur det kommer se ut överallt.

Dan: Här t ex London, vad som hände med biltrafiken under olika delar av staden från februari-September förra året.

Dan: Nu är London i en ny lockdown, och jag har inte sett senaste siffrorna.

Dan: Vi ser dock en tydlig skillnad mellan det som hände i yttre London (förorterna).

Dan: De blågröna linjerna visar att vi är nästan uppe tillbaka i gamla trafiknivåer, men i centrala London (röda linjen) är det fortsatt mycket lägre, 20% under nivån för ett normalt år.

Dan: I Hangzhou, Kina där pandemin började och lagt sig mycket.

Dan: Jag har inte sett de senaste siffrorna.

Dan: Vi ser att antalet resor är nästan tillbaka till hur mycket det var, men hur vi reser har förändrats mycket.

Dan: Det är ett stort orosmoment för länder som utvecklas, som Kina, Indien och Brasilien etc.

Dan: En tydlig ökning av antalet som väljer bil som transportmedel.

Dan: Dels för att kollektivtrafiken inte finns som det var förut.

Dan: Dels för att man känner sig mycket säkrare i bilen.

Dan: Det här exemplet tog jag med för jag tycker det relaterar väl till mentimeterfrågan vi fick tidigare om hur COVID19 kommer förändra vårt arbetssätt.

Dan: Ett exempel från de tre största städerna i Nya Zeeland (en linje = en stad):

Dan: Det handlar om den andelen människor som jobbar hemifrån, från början av pandemin till december förra året.

Dan: Innan pandemin var det 9% av Aucklandsborna som jobbade hemma regelbundet.

Dan: Idag är det 18%, vilket är mycket mer. Det är dock inte i närheten av nivån mitt i brinnande pandemin.

Dan: Nya Zeeland har haft en lindrig pandemi hittills.

Dan: Lockdowns har varit korta och intensiva.

Dan: Därför bör vi inte dra för många slutsatser för Sveriges situation, då vi har haft längre perioder att vänja oss vid att jobba hemifrån.

Dan: När vi går in i reparations- och nyorienteringsfasen måste vi ha med oss att det kommer se olika ut i olika delar av världen.

Dan: C40 är en global organisation.

Dan: Det kan inte finnas ett recept för hur vi ska ta oss in i reparationsfasen, men C40 har tillsatt en gruppering av borgmästare från världens regioner.

Dan: Detta för att ta fram ett antal principer nödvändiga för en grön och rättvis återhämtning.

Dan: Det finns ett antal principer som tagits fram.

Dan: Flera av dem handlar om jobb och ekonomi.

Dan: Där kan man peka ut behovet av att stödja samhällsviktiga arbeten som exempelvis buss- och fraktförare.

Dan: Det ska vara varaktigt och rättvist. Mest relevant för behovet av en säker kollektivtrafik, hur central den är för att det ska bli grönt och rättvist.

Dan: Slutligen hälso- och välbefinnande. 15 minuters städer har C40 pratat mycket om de senaste månaderna.

Dan: Jag tror vi kan ägna en hel konferens åt det, vilket vi kanske kan göra under nästa års Transportforum.

Dan: Också gator för människor, hur vi ser till att det finns platser att kunna vistas säkert och fritt.

Dan: Vi kommer prata senare om kollektivtrafiken, så det är värt att nämna igen att kollektivtrafikens utmaningar ser väldigt olika ut i olika delar av världen.

Dan: I Sydostasien och Latinamerika handlar det om att få tillbaka tilliten till kollektivtrafiken snabbt.

Dan: Annars finns risk att den ökande bilismen kan slå till rejält.

Dan: Då har vi ett stort koldioxidproblem som inte duger.

Dan: I USA pratar vi om en "extinction level event".

Dan: Kollektivtrafiken kan vara helt utrotningshotad.

Dan: Den har varit på operationsbordet länge.

Dan: Vi ska också ägna en tanke åt länder som Sydafrika och Tshwane här, där nästan hela kollektivtrafiken är informell. 50% av den kan helt försvinna, och många jobb kan försvinna i samband med det.

Dan: Också att hela områden i staden kan bli utan kollektivtrafik.

Dan: Vi måste hitta ett sätt att stödja den och se till att den informella kollektivtrafiken kan formaliseras på ett hållbart sätt.

Dan: Det som visas är att endast en grön återhämtning kan halvera utsläpp och se till att vi skapar nya jobb.

Dan: Det måste i grunden vara en viktig del av ett stimulanspaket.

Dan: Tyvärr är det inte alla som säger som Sveriges infrastrukturminister att det ska bli gröna och rättvisa investeringar.

Dan: Vi räknar med att av de 12–15 miljarder dollar som är utlovade i stimulanspaketet är kanske 3–5% som de facto går till grön återhämtning.

Dan: Det måste också gå fort. Vi har räknat fram effekten på koldioxidutsläpp av en "business as usual"-investering, en snabb, medel respektive långsam återhämtning och det är bara de snabba som tillfredsställer det vi behöver.

Dan: Det är bara de snabba som skapar de jobb vi behöver, 50 miljoner extra jobb kan vi skapa genom att satsa på en grön och rättvis återhämtning i stället för en "grå och orättvis återhämtning".

Dan: Det var allt jag hade. Jag kanske tog lite mer tid än vad jag borde, men jag kan verkligen uppmana er att gå in på den här hemsidan www.c40knowledgehub.org.

Dan: Det finns hur mycket resurser som helst om alla våra städer och hur de hanterar mängder med olika frågor.

Dan: Inte bara i trafik utan allt som C40 håller på med.

Dan: Vill ni kontakta mig, kan ni maila mig på följande adress: dfirth@c40.org

Dan: Tack så mycket för mig!

Karin Klingenstierna: Tack så mycket Dan Firth!

Karin: Ohyggligt intressant!

Karin: Spontant, vad är det som kommer först av det du funderar på?

Mark Isitt: Jag tror att...

Mark: Dan var inne på testplatserna, att man kan ställa om snabbt.

Mark: Det har varit oerhört imponerande under den här tiden tycker jag, att vi är så omställningsbara som vi är.

Mark: Det finns en risk med detta tror jag. Man får gärna testa en plats och göra om det till en cykelbana t ex.

Mark: Man ska dock vara snabb på att permanentera det.

Mark: Annars kommer det tas över av bilen igen.

Mark: Är det något man har insett under pandemin, när städerna tömdes på människor, det är hur enormt orättvist fördelade ytorna är i staden.

Mark: Extremt mycket plats ges till bilen och lite till cykel- och gångtrafik.

Karin: Det utmanas hårt i och med att bilkörandet har ökat mycket under den här tiden.

Mark: Precis. Det är enormt oroväckande att biltrafiken ökar.

Mark: Det finns ingenting som är sämre för en stad än ökad biltrafik, skulle jag säga.

Karin: Du tänker att man testar staden som ett laboratorium. Det är Jane Jacobs gamla idé, att vi testar oss fram.

Karin: Något annat som du erfor under den här presentationen?

Mark: Jag tycker att...

Mark: Det slår mig att det har funnits en tendens i Stockholm under lång tid att testa de olika miljöerna.

Mark: Kan vi kanske ha en uteservering, stänga av en bilfil och i stället ha uteserveringar i likhet med bilden från London till exempel.

Mark: Man får dock inte stanna där.

Mark: Om man jämför med Köpenhamn, där jag bor nu, har jag en känsla att man analyserar en plats, diagnosticerar och agerar.

Mark: Man planerar för en permanent omvandling av den här platsen.

Mark: Det som är häftigt med planering är att om du planerar för liv kommer det komma liv.

Mark: Det är inte en slump att liv uppstår.

Mark: Ibland får man en känsla av att städer planerar som att det bara slumpar sig att det blir populärt där men det blev populärt av en anledning.

Mark: Arkitekter och stadsplanerare vet vad det är som krävs för att det ska bli populärt.

Karin: Jag tyckte det var intressant att man saknade de vanliga demokratiska processerna som vi annars klagar en del på, då det tar sådan tid att få igenom dem.

Karin: Men när de inte finns här, då vill vi ändå ha dem.

Mark: Helt klart och tid är bra.

Mark: Städer är enormt trögmateria.

Mark: Man behöver ta mycket tid på sig att planera dem då tid är bra.

Mark: Tid är bra och som sagt, planera för att det ska bli permanent.

Karin: Vi tar med oss klokskaperna in i diskussionen så småningom.

Karin: Vi ska gå över nu till kollektivtrafiken och mobilitetsfrågor.

Karin: K2 är Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik.

Karin: Lena Winslott Hiselius har vi på tråden här.

Karin: Hon är forskningsledare på K2.

Karin: Hon disputerade i nationalekonomi, docent tillika, i trafikplanering vid institutionen för teknik och samhälle i Lunds universitet.

Karin: Lenas fokus är hållbara transporter och transportplanering i sin forskning.

Karin: Hon och hennes kollegor följer utvecklingen här väldigt noga.

Karin: Lena ska vägleda oss i en berättelse om en ny vision för kollektivtrafiken post-corona.

Karin: Välkommen Lena!

Lena Winslott Hiselius: Tack så mycket! Jättekul att få medverka!

Lena: Jag finns vid Lunds universitet men är också en av tre forskningsledare vid

Lena: K2, nationellt centrum för kollektivtrafikforskning.

Lena: Det jag ska presentera är tankar som man kan ha med sig när man funderar på kollektivtrafikens vidare öden när pandemin har klingat av.

Lena: Ni kan se den som en visionär och funderande input i diskussionen här.

Lena: Agendan för min presentation lyder som följer:

Lena: Jag ska kort presentera effekter av corona på kollektivtrafikresandet i Sverige.

Lena: Också titta på utmaningar som vi ser för kollektivtrafiken post-corona.

Lena: Därefter kommer jag prata om hur eländig pandemin ändå är, ändå ger oss möjligheter att göra ett avstamp och formulera en ny vision för kollektivtrafiken.

Lena: En vision som utgår från klimatomställningens behov, som vi såväl behöver.

Lena: Om vi börjar med effekter av corona på resandet, hade Dan väldigt många fina bilder.

Lena: Här är en bild från Skånetrafiken.

Lena: Det vi ser är antalet påstigande bussresenärer i lokal och regional busstrafik i Skåne.

Lena: Den gula linjen är antalet påstigande resenärer per månad 2019.

Lena: De röda linjerna är antalet påstigande resenärer 2020.

Lena: Den heldragna linjen längst ner är antalet påstigande resenärer registrerade i systemet.

Lena: Den streckade röda linjen är att försöka uppskatta det faktiska antalet resenärer om man också tar höjd för att inte alla har betalat biljett.

Lena: Det vet vi att det har funnits sådana.

Lena: I media har vi både kunnat ta del utav minskningar av mobilitet i allmänhet men även minskning i kollektivtrafiken och den är väldigt intressant.

Lena: Vi ser ett stort tapp för kollektivtrafiken.

Lena: Så här ser det ut i busstrafiken i Skåne.

Lena: Vi har liknande mönster var vi än tittar i Sverige, med lite variation mellan regionerna.

Lena: Men ändå ett stort tapp.

Lena: Den stora frågan som även Dan höjde är: Vad blir de kvardröjande effekterna?

Lena: Kommer resenärerna tillbaka och hur fort kommer de tillbaka?

Lena: Hur kommer det se ut? Var kommer de att vilja åka?

Lena: Det enda vi har i dagsläget är gissningar.

Lena: Tittar man internationellt pratar vi om en minskning på 20–30% i kollektivtrafikresande.

Lena: Det är gissningar eftersom ingen vet var vi kommer att hamna någonstans, men såsom minskningen har varit är det inte bara slopande utav resor p g a distansarbete eller inte rest.

Lena: Det är också att kollektivtrafiken har förlorat resenärer, främst i biltrafik men också gång och cykel.

Lena: I litteraturen ser man att man fortfarande tror på att vi till viss del kommer distansarbete.

Lena: Det kanske kommer vara en puckel direkt när vi kommer tillbaka.

Lena: Vi är jätteglada att träffa varandra igen, men att vi ändå kommer använda distansarbetet mer och arbeta några dagar i veckan hemma, vi som har möjlighet.

Lena: Precis som Dan nämnde är inte hela befolkningen förunnat att göra det här.

Lena: Vi pratar också om andra målpunkter.

Lena: Man pratar om andra resmönster.

Lena: Vi ser "arbetshubbar" som en lösning, att vi vill komma utanför ytterdörren och slippa smutsvätten.

Lena: I stället för att åka hela resan till jobbet kanske vi kan resa till en arbetshub någonstans på vägen däremellan för att få den sociala interaktionen och ändå åka till arbetet.

Lena: Man tror också fortsatt på en ökad biltrafik, att inte alla kollektivtrafikresenärer kommer tillbaka.

Lena: Sedan kan vi också hoppas att det kommer bli en fortsatt ökning i cykel och gång.

Lena: Men biltrafiken känner man sig hyfsat säker på.

Lena: Om vi tittar på själva kollektivtrafikresenären, så illustrerar diagrammet hur viktiga man tycker olika faktorer är för sitt resande i kollektivtrafiken.

Lena: På axlarna ser vi rankingen av nio olika faktorer.

Lena: Här har vi faktorer t ex som säkerhet nattetid, pålitlighet i trafiken, frekvens, förmåga att hantera störningar osv.

Lena: Ju längre ut man kommer på axlarna desto högre har resenärer rankat att de här faktorerna har varit.

Lena: Det här diagrammet är hämtat från en studie från Monash University i Australien.

Lena: Det är därför det står på engelska i bilden.

Lena: Australien är ett land där vågorna av corona har varit lite tydligare än i Sverige.

Lena: De har haft tydliga shutdowns i samhället. Man har öppnat upp igen efter.

Lena: Det gör också att det blir lättare att identifiera effekter utav corona på kollekttrafiken om vi tittar på ett sådant system.

Lena: Den här forskargruppen vid Monash University har också studerat hur viktigt resenärerna tycker att olika faktorer är.

Lena: Dels i en situation utan corona, då det var en studie som genomfördes innan corona slog till.

Lena: Samt också en studie som har genomförts under corona.

Lena: Det här diagrammet visar på hur kollektivtrafikresenärerna ser på de olika faktorernas viktighet under corona.

Lena: Om man jämför diagrammet med resultatet från studien som genomfördes innan corona, ser man att det är två faktorer som har seglat upp som två nyårsraketer på himlen.

Lena: Dessa är de två inringade faktorerna.

Lena: De är trängsel och smittorisk.

Lena: Trängseln fanns med i studien som genomfördes innan corona, men den var inte bland de högst rankade faktorerna i viktighet för kollektivtrafikresenärerna.

Lena: Smittorisen nämnades men klassades inte in som att vara med bland de övriga faktorerna.

Lena: De här är siffror från Australien ska vi komma ihåg.

Lena: Vi har dock ingen anledning att tro att resultatet skulle vara väsensskilt från vad vi hittar bland de svenska resenärerna.

Lena: Faktorerna trängsel och smittorisk har seglat upp som väldigt viktiga faktorer för resenären, av naturliga och på goda grunder.

Lena: De är också faktorer som är väldigt viktiga för kollektivtrafikutövare.

Lena: De påverkar kapacitetsutnyttjande av fordonen.

Lena: Vad kan vi anta är en rimlig och acceptabel mängd resenärer per buss.

Lena: Hur tätt kommer vi som resenärer acceptera att åka i framtiden exempelvis?

Lena: Om vi ska sammanfatta utmaningarna för kollektivtrafiken i en post corona-situation skulle man kunna säga att de står som spön i backen.

Lena: Vi har en gissning på att vi kommer ha lägre resandevolymer.

Lena: Vi kommer inte tillbaka till utgångsläget.

Lena: Vi kommer att ha ett tapp av resenärer till biltrafiken och andra trafikslag, som ger en minskad marknadsandel för kollektivtrafiken.

Lena: Vi kommer att ha förändrade krav från resenärer som påverkar hur kollektivtrafiken drivs.

Lena: T ex hur många resenärer per fordon kan vi räkna med.

Lena: Allt det här resulterar i en ytterligare ansträngd ekonomi för en bransch som har en ansträngd ekonomi redan innan corona slog till.

Lena: Är då allt dystert och mörkt när vi monterat ner våra adventsljusstakar?

Lena: Vi forskare på K2 har istället försökt att se positivt på saken.

Lena: Det är någonting man måste göra under pandemitider.

Lena: Vi har under hösten författat en antologi.

Lena: Den lanseras nu lagom till Transportforum och finns att laddas ner på K2s hemsida.

Lena: Den heter Omstart för kollektivtrafiken.

Lena: Den innehåller en rad korta kapitel med tankar om hur det här "stålbadet" som pandemin har inneburit för kollektivtrafiken kan användas för en nystart för kollektivtrafiken.

Lena: Också hur vi kan ställa om för en mer hållbar framtid.

Lena: I boken diskuterar vi bl.a. förändringar inom finansiering, prissättning och styrning.

Lena: Exempelvis hur vi kan använda nya tjänster, prissättning, teknisk utveckling för att få en mer jämnare flöde av resenärerna över en dag för att slippa trängsel på fordonen.

Lena: Någonting som bevisligen är väldigt viktigt för resenärer.

Lena: Vi diskuterar även hur coronakrisen ger oss tillfälle till att formulera en ny målsättning för kollektivtrafiken.

Lena: Vi ska kunna ställa om till en mer inkluderande, hälsosam och jämlik kollektivtrafik.

Lena: Vi pratar också om hur vi på ett bättre sätt kan använda kollektivtrafiken som medel för att nå hållbarhet och bidra till klimatmålen.

Lena: Det är det sistnämnda som jag skulle vilja fokusera på i slutet av min presentation om kollektivtrafikens bidrag till klimat- och hållbarhetsmål, som en del utav klimatomställningen.

Lena: Jag kan slå ett slag för rapporten.

Lena: Läs den för den ger många bra idéer.

Lena: Jag fortsätter som sagt med kollektivtrafikens bidrag till klimatomställningen.

Lena: Om man kokar ner resultatet från flera rapporter finns en övervägande bild att främst fossildrivna transporter blir dyrare i framtiden.

Lena: Detta kopplar man dels till bränslebrist av olika former, skatter och avgifter.

Lena: Vad som också förs fram är att vissa grupper högst troligen kommer att påverkas negativt av detta, eller upplever sig som negativt påverkade.

Lena: Ni som var med på Transportforum förra året hörde Sverker Jagers presentera och prata om protester och rättvisa.

Lena: Som han nämnde leder förändringar och försämringar ofta till protester.

Lena: Vi kan tänka på de gula västarna i Frankrike för länge sedan

Lena: Bensinupproret i Sverige.

Lena: Vi kan till och med inta Capitolium i Washington.

Lena: Vad man kan säga om de protesterna är att de oftast leder till tidsödande politiska låsningar och omtag.

Lena: Vi kan till och med avsätta människor om vi är ordentligt låsta.

Lena: I det här fallet 2021, vill jag påstå att det är viktigare än någonsin att vi kan undvika de politiska omtagen och låsningarna när vi kopplar till klimatet.

Lena: De här omtagen tar tid, vilket vi inte har om vi ska nå klimatmål i tid.

Lena: Här tror vi att kollektivtrafiken kan spela en väldigt viktig roll.

Lena: Det tar vi upp i antologin: kollektivtrafikens funktion och hur vi kan utnyttja den.

Lena: Här kommer den filosofiska aspekten in.

Lena: Jag tror det kan vara bra dock att så lite frön i tankarna om hur vi kan se på framtiden och kollektivtrafiken.

Lena: I den stora klimatomställningen vi har framför oss, kan man se kollektivtrafiken som en pusselbit bland många andra pusselbitar.

Lena: Kollektivtrafiken är inte bara en transport eller skapar tillgänglighet.

Lena: Den kan också ses som en åtgärd som kuggar i andra åtgärder för klimatet.

Lena: Den kan ha en stödande funktion för vissa åtgärder, för att uppfattas som acceptabel.

Lena: Den kan ha en kompenserande effekt för vissa grupper.

Lena: Den kan ha ett symbolvärde och stå för ett samhälle som ser alla sina medborgare.

Lena: Det låter vackert!

Lena: För att få ut den hållbarhetspotentialen som kollektivtrafiken har, argumenterar vi för att kollektivtrafikens uppdrag bör omformuleras så den får ett utvidgat uppdrag.

Lena: Den målsättning som har funnits inom branschen uttrycks som ett fördubblingsmål där man har ett stort fokus på en ökning av antalet resenärer.

Lena: Det mest försvarbara utifrån den visionen är att man fokuserar på prioriterade stråk där det finns många resenärer och där kollektivtrafiken kan konkurrera med biltrafiken.

Lena: Vi kallar det starka stråk.

Lena: Om vi också vill utnyttja potentialen som kollektivtrafiken har i klimatomställningen, argumenterar vi för att kollektivtrafikens syfte ska formuleras om att vara ett stöd i en klimatsmart livsstil.

Lena: Då kan man även inkludera andra funktioner som den kan ha. Exempelvis stötdämpare vid införande av olika åtgärder.

Lena: En tanke som vi har är också att om vi får ner den utvidgade visionen på pränt, så ökar också möjligheten att klubba igenom beslut som innebär en god kollektivtrafik, där man idag inte anser att det är ekonomiskt försvarbart att ha den.

Lena: Vi har också motiverat att utveckla och satsa på nya tjänster och upplägg som efterfrågestyrd kollektivtrafik, flexibla upplägg som "on-demand" för glesbefolkade områden.

Lena: Det här är någonting som sker idag.

Lena: "On-demand"-trafiken implementeras fläckvis utan någon större systematik bakom.

Lena: De nya uppläggen riskerar också att stryka på foten när det blir kamp om pengarna.

Lena: Avslutningsvis är det inte bara själva synsättet, vision och tanken om kollektivtrafiken som behöver ändras.

Lena: Utan också vilka analyser vi gör.

Lena: Det behövs ett nytt sätt att jobba med bredare analyser av kollektivtrafikens effekter på välfärd, jämlikhet och tillgänglighet.

Lena: Det här arbetssättet behövs ju och även visionen behövs för att vi verkligen ska kunna utnyttja kollektivtrafikens potential i en klimatomställning.

Lena: Där var jag glad och nöjd!

Karin Klingensterierna: Vi är också glada och nöjda.

Karin: Vi har fått massa tankar Lena och vi ser fram emot att ha med dig sedan i vårt samtal om ett tag.

Karin: Mark, kollektivtrafiken blev plötsligt mycket större i begreppet med ett helt annat scope.

Mark Isitt: Ja, precis! Det känns som att infrastrukturen i Sverige är lite eftersatt.

Mark: Det representeras tycker jag av tunnelbanan i Stockholm.

Mark: Den har varit överfull under långa perioder fram till corona.

Mark: Det känns som att kollektivtrafiken "needs to step up" i många fall.

Mark: Det var väldigt intressant att höra föredraget tycker jag.

Mark: Det är ett oroväckande drop, 49% mindre kollektivtrafik.

Mark: Jag vet inte vad lösningen är på rak arm men jag kan föreställa mig...

Karin: Visste du det hade du fått Nobelpriset.

Mark: Fler avgångar, kanske ska den offentliga sektorn lägga om sina arbetstider något så att inte alla behöver åka vid samma tidpunkt?

Mark: Jag vet inte.

Mark: Nej, det känns också som att det blir märkligt att planera.

Mark: En tunnelbana ligger där den ligger, men när allt kastas om och vi får en annan rörlighet.

Karin: Det är svårt att förutse vilka resmönster vi får.

Karin: Det ställer helt andra krav på en annars väldigt statiskt i grunden planering av vägar, järnvägar, spårvägar osv.

Karin: Busslinjer är förvisso flexibelt men ändå.

Mark: Precis!

Mark: Jag tror inte det är så svårt.

Mark: Jag tror inte målpunkterna kommer att förändras särskilt mycket.

Mark: Jag tror att det som är så fantastiskt med den här spårbundna trafiken t ex, det är att den är så strukturerande.

Mark: Det finns ett väldigt positivt exempel i Lund där man har planerat den första spårvagnslinjen i Sverige på 100 år, som är helt synonym med Brunnshög, den nya stadsdelen man bygger utanför Lund.

Mark: Man har dragit spårvagnslinjen samtidigt som vatten, avlopp och el.

Mark: Det är så man måste se på kollektivtrafik.

Mark: Den ska dras samtidigt som de mer fundamentala (vatten, el, avlopp).

Karin: Så ska en slipsten också dras med andra ord.

Karin: Jag tänker vi ska gå in i staden, stadens karaktär och stadens framtid.

Karin: Se om de städerna som vi känner, kommer de resa sig ur askan efter COVID19?

Karin: De stora städerna var extra hårt drabbade.

Karin: Vilken betydelse har platsen i digitaliseringens tidevarv?

Karin: Vi har en av landets främsta experter på regional utveckling, städers attraktivitet och kreativitet på plats hos oss här idag.

Karin: Charlotta Mellander, professor i nationalekonomi vid Jönköping International Business School, som också föreläser flitigt i Sverige såväl som internationellt.

Karin: Det kommer handla om attraktiva platser.

Karin: Är det slutet på urbaniseringen vi ser?

Karin: Charlotta Mellander, välkommen till oss!

Charlotta Mellander: Hej! Det är kanske den vanligaste frågan jag får nuförtiden.

Charlotta: Är det slutet på urbaniseringen vi ser i och med pandemin?

Charlotta: Jag får jätteofta samtal från journalister som säger att "har man inte börjat lämna Stockholm mycket mer än tidigare?" "Är det en ny grön våg vi ser?"

Charlotta: Vi är mitt i en pandemi.

Charlotta: Vad vi än säger just nu kommer det vara någon form av spekulation.

Charlotta: Hur vi kommer att påverkas kan vi också spekulera kring.

Charlotta: En sak känner jag att jag kan säga med väldigt stor säkerhet, trots att vi inte har kommit ur den andra vågen än.

Charlotta: Det är att städerna kommer att vara kvar.

Charlotta: Städerna kommer fortsätta att växa sig starka.

Charlotta: Hur kan jag vara så säker på det?

Charlotta: Det bästa verktyg vi har för att förutspå framtiden är att titta på historien.

Charlotta: Vi har haft pandemier förut.

Charlotta: I början på 1700-talet dog nästan 25% av Stockholms befolkning i pesten.

Charlotta: Vi har haft spanska sjukan som tog kål på närmare 50 miljoner människor 1918–1920.

Charlotta: Vi har haft världskrig som har slagit väldigt hårt mot städer.

Charlotta: Vi har till och med bombat våra städer helt till grunden. Men efter ett par år har de vuxit upp igen.

Charlotta: Städer är oerhört motståndskraftiga.

Charlotta: Lär vi oss utav historien kan vi förvänta oss att även efter den här pandemin kommer städerna stå kvar och städerna kommer fortsätta växa sig starka

Charlotta: Men, säger ju en del, nu har vi också digitaliseringen.

Charlotta: Vi har lärt oss en massa.

Charlotta: Vi arbetar på distans och kan zooma. Vi använder Teams som aldrig förr.

Charlotta: Kommer det inte vara så att med all teknologi kommer många välja att arbeta hemifrån i stället?

Charlotta: Vi kommer att jobba på distans.

Charlotta: Vi kommer inte behöva vara på ett speciellt ställe.

Charlotta: Då ska man veta att den argumentationen kom upp redan för mycket länge sedan.

Charlotta: Nämligen när cykeln uppfanns.

Charlotta: Då kunde man komma bort från byn på mindre än en timme.

Charlotta: Vi sade samma sak när bilen respektive telefonen kom.

Charlotta: Det är därför ett gammalt argument som vi lyfter upp igen.

Charlotta: Inte minst kom den i allra högsta grad i samband med IT-vågen som kom i slutet på 90-talet och början på 2000-talet.

Charlotta: Då sade man att nu kommer vi nog se slutet på urbaniseringen för nu kan man välja att bo på landsbygden i stället.

Charlotta: Man kan köpa ett hus där det är lite billigare, där det är vacker natur.

Charlotta: Sedan kan man använda den digitala lösningen för att jobba på distans.

Charlotta: Man skrev t o m en bok om det.

Charlotta: Thomas Friedman skrev boken "The World is Flat" (2005) att med all teknologi vi har, kommer vi inte behöva vara på vissa platser längre.

Charlotta: Den boken fick ett starkt genomslag hos många lokala beslutsfattare runtom i vårt land.

Charlotta: De sa att "nu kommer man börja lämna Stockholm och andra storstadsregioner bakom".

Charlotta: Men, när vi som regionalforskare såg oss omkring, så var det inte alls det här vi upplevde på något sätt.

Charlotta: Trots all teknologi och digitalisering tycktes ändå människor tränga ihop sig på färre och färre punkter i geografien.

Charlotta: För att titta lite närmare på det här, gjorde jag och min kollega

Charlotta: Richard Florida ett projekt som vi kallade "Spiky World Project".

Charlotta: Vi ville börja se hur pass koncentrerat det var på regionala nivåer runtom i världen.

Charlotta: Vi ville alltså jämföra regioner i olika länder.

Charlotta: Det kanske inte låter så krångligt men ska man jämföra regioner i Sverige t ex kan man gå till SCB och ladda ner statistik för kommuner och börja jämföra.

Charlotta: Men en kommun i Sverige är inte ens samma sak som en kommun i Danmark där Mark bor.

Charlotta: Dessutom om man försöker hitta en kommun i Indien, Kina och Pakistan så börjar man ana hur svårt det är att jämföra regioner runtom i världen.

Charlotta: Vi bestämde oss för att använda ljus i stället.

Charlotta: Ljusutsläppen som NASA publicerar som man kan fotografera från rymden.

Charlotta: De vita fläckarna nere på jorden.

Charlotta: Vi började använda de här pixlarna och kalibrera mot andra dataset för att se hur ser det ut runtom i världen.

Charlotta: Vi börjar med att kalibrera mot befolkningssiffrorna.

Charlotta: Då kom vi fram till den här siffran.

Charlotta: Det här är någon slags uppfattning om hur många människor som bor på regionala nivåer runtom i världen.

Charlotta: Man kan se att Indien och Kina är väldigt befolkningstäta.

Charlotta: Det är inte speciellt svårt att uppfatta på den här kartan.

Charlotta: I Europa ganska tätt.

Charlotta: Östkusten, västkusten
i USA ganska tätt.

Charlotta: Trots att vi har den teknologin är inte jorden platt på något sätt emellertid.

Charlotta: Tvärtom bor det oerhört många människor på vissa specifika ställen runtom i världen.

Charlotta: Tittar vi senare på var de ekonomiska värdena produceras någonstans, ser inte de riktigt likadana ut i det här fallet.

Charlotta: Vi tog våra pixlar igen, kalibrerade dem mot BNP för varje land och får fram den här kartan.

Charlotta: Det första vi ser är att Indien och Kina försvinner.

Charlotta: Det här är dock en ögonblicksbild utan dynamik.

Charlotta: Här har ljuset spritt ut sig jättemycket de senaste åren.

Charlotta: Poängen är inte att Indien och Kina försvinner.

Charlotta: Poängen är att vi pratar om Kinas ekonomi.

Charlotta: Vi menar specifikt Peking, Shanghai och ett par storstadsregioner till.

Charlotta: Vi ser Indiens ekonomi och menar att Bengaluru, Bombay och ett par storstadsregioner till, på samma sätt som nu när vi står idag här och pratar stadsutveckling i Sverige i oerhört hög grad pratar om det som finns i Stockholm.

Charlotta: Inte så mycket det som sker i resten av landet.

Charlotta: Nästa steg i vår undersökning var att se var innovationer uppstår någonstans.

Charlotta: Var kommer de nya idéerna ifrån?

Charlotta: Uppstår de i vilken miljö som helst?

Charlotta: Kanske inte riktigt så.

Charlotta: Det här är alla patent som har tagits ut i USA under en tioårsperiod.

Charlotta: Vi naglade ner uppfinnarna på jorden och såg var de bodde någonstans.

Charlotta: Då får vi en sådan här spikig karta.

Charlotta: Oerhört höga spikar i Japan och Sydkorea för här har man en annan tradition av att patentera.

Charlotta: Man kan patentera framsteg inom samma uppfinning, där vi kanske har tagit ut ett patent.

Charlotta: De kanske tar ut fem patent i stället.

Charlotta: Men poängen är inte att de staplarna är väldigt höga.

Charlotta: Sammantaget, om vi slår ihop de här tre kartbilderna som vi just nu har sett, ser vi att i de 20 största storstadsregionerna runtom i världen, baserat på ljus och ekonomiskt värde, där bor 10% av jordens befolkning.

Charlotta: De producerar över 50% av alla ekonomiska värden och 70% av alla patent.

Charlotta: Bara 20 olika storstadsregioner runtom i världen.

Charlotta: Staden har en väldigt stark fördel.

Charlotta: Det är ingen slump att det ser ut så här.

Charlotta: Det finns en produktionsvärdesida i stora städer, som gör att de faktiskt har levt väldigt gott under lång tid.

Charlotta: Det vi kallar agglomerationseffekter.

Charlotta: När man tränger ihop många människor på en och samma plats i geografin, blir det mycket starkare arbetsmarknader.

Charlotta: Dels får vi stordriftsfördelar.

Charlotta: Vi kan sprida ut våra kostnader på fler personer.

Charlotta: Men vi får också kortare transportsträckor och kan nå fler kunder.

Charlotta: Fler andra företag på en kortare tidsperiod, vilket gör det enklare för oss att handla.

Charlotta: Storlek medför också att arbetsmarknaden kan börja specialisera sig.

Charlotta: Man kan bli väldigt duktig på vissa saker.

Charlotta: Man kan också variera sig i en högre grad.

Charlotta: Man kan bli duktig på många olika saker.

Charlotta: Det gör att t ex en pandemi slår till, då behöver man inte förlita sig på ett par, tre industrier utan vi har 10–15 andra att förlita oss på, som kan fungera som startmotorer den dagen den här pandemin är över.

Charlotta: En stor arbetsmarknad innebär också att man kan matcha mycket bättre på arbetsmarknaden.

Charlotta: Vi kan sätta rätt person på rätt arbete.

Charlotta: Det gör att vi kan utnyttja vår arbetskraft mycket bättre på en stor arbetsmarknad.

Charlotta: Vi får också bättre kunskapsutbyten.

Charlotta: Många människor med olika bakgrund träffas och lär av varandra.

Charlotta: Alla de här faktorerna sammantaget gör att det skapas en slags produktionspremium i stora städer.

Charlotta: Det gör också att man kan betala en högre lön till de som jobbar i städerna.

Charlotta: Hela produktionspremien, den ligger kvar i hög grad även under en pandemi.

Charlotta: Det är någonting som jag ska återkomma till.

Charlotta: Det har också gjort att många människor under lång tid har flyttat mot städer.

Charlotta: Låt oss ta en titt på nästa bild som en Sverigekarta i stället.

Charlotta: Det här är en karta över Sveriges kommuner idag.

Charlotta: Om ni tittar väldigt noga på den kartan kan ni hitta en liten röd fläck.

Charlotta: Den lilla röda fläcken är Stockholm Stad.

Charlotta: I den lilla röda fläcken när jag tog framkartan för några år sedan, bodde det ca 935 000 människor.

Charlotta: Idag bor det ännu fler där.

Charlotta: Det var lika många människor som bodde i alla de 111 gula fläckarna sammantaget på den här kartan.

Charlotta: I den lilla röda fläcken bodde det drygt 5000 invånare per km².

Charlotta: I en del utav de gula fläckarna bodde det 0.5 personer per km².

Charlotta: De här skillnaderna skapar otroliga skillnader i förutsättningar vi har att göra saker runtom i vårt land.

Charlotta: När vi pratar stadsplanering är det en helt annan sak att tala om en stad där det bor 5000 invånare per km², jämfört med en kommun där det bor 0.5 personer per km².

Charlotta: Vad man kan tillhandahålla i form av kollektivtrafik blir naturligtvis helt olika.

Charlotta: Bor man 0.5 personer per km² kanske man inte funderar på spårvägar.

Charlotta: Då funderar man på om man kan ha kvar bussen överallt.

Charlotta: Kan den gå mer än en gång om dagen osv.

Charlotta: Man diskuterar om vi kan behålla skolan eller sjukvården kvar.

Charlotta: Kommer det finnas en polis om jag behöver den.

Charlotta: Den typen av utmaningar finns inte i den lilla röda fläcken på samma sätt.

Charlotta: Emellertid har man där sina egna utmaningar.

Charlotta: Hur ska jag ha råd att bo här, då huspriserna sticker iväg här.

Charlotta: Här har vi mycket högre grad av segregation, och en helt annan typ av utmaningar.

Charlotta: Skevheten gör att vi har väldigt svårt att förstå varandra runtom i landet.

Charlotta: Faktum är att i 44% av landets kommuner idag är det fler anställda på Systembolaget än poliser.

Charlotta: Det signalerar att det har hänt någonting konstigt i skevheten med vårt land.

Charlotta: Varför ser det ut så här?

Charlotta: För att förstå detta mönster tror jag att man behöver förstå vad som faktiskt ligger bakom och driver den här urbaniseringen.

Charlotta: Därför tänkte jag vi skulle ta en titt på nästa bild.

Charlotta: Det här är en graf som visar alla som har flyttat från en kommun till en annan kommun mellan två år.

Charlotta: Den stående axeln visar alla flyttar och liggande axeln hur gamla de var som flyttade.

Charlotta: Man behöver inte vara Einstein för att se att fönstret är öppet mellan 18–35 år.

Charlotta: 18- och 35-åringars boendeval, var de vill bo någonstans, är i oerhört hög grad drivande i vilka platser som växer respektive krymper.

Charlotta: Här kan man återigen relatera till pandemin.

Charlotta: När vi säger att urbaniseringen kommer upphöra, då kanske vi ska fundera om pandemin kommer påverka 18-35åringars intressen och vad de vill ha utav sin plats i någon högre grad?

Charlotta: Tror man det kan pandemin ha en större påverkan. Kan vi dock förvänta oss att 18-35åringar fortfarande kommer tycka det är kul med caféer, nattliv och så vidare när pandemin är över, då kan vi också förvänta oss en fortsatt urbanisering efteråt.

Charlotta: Vad har platserna gemensamt som ändå har fortsatt växa?

Charlotta: Jag brukar säga att om man tycker det känns intressant och vill läsa ett akademiskt arbete om växande platser, så läs Consumer City av Edward Glaeser et al.

Charlotta: Professor vid Harvard och mest citerade idag på vårt område.

Charlotta: De kategoriserar platserna som växer och frågar sig vad det är som skiljer dem från platserna som krymper.

Charlotta: Deras budskap är glasklart.

Charlotta: De platserna som fortfarande växer, det är de som ser sig själva som en plats för konsumtion.

Charlotta: Inte längre en plats för produktion.

Charlotta: Vi borde kanske inte konsumera så mycket, men det säger ingenting om det.

Charlotta: Men platser som växer, det är de som har en mångfald i sin konsumtion.

Charlotta: Det här känner ni säkert igen er i.

Charlotta: Åker ni till en plats där ni inte har varit innan och ska äta lunch, är det mycket roligare att hitta en libanesisk, mexikansk eller italiensk restaurang än bara en pizzeria och Sibylla.

Charlotta: Växande platser är också estetiskt tilltalande platser.

Charlotta: Någonting som vi kanske bortser ifrån när vi utvecklar våra städer idag.

Charlotta: God offentlig service.

Charlotta: Bra skola, vård och omsorg.

Charlotta: Kollektivtrafik som vi har pratat om, måste ju fungera naturligtvis.

Charlotta: Här tenderar vi ofta att stanna och tro att det här kommer att räcka för att man ska vara en växande plats.

Charlotta: Tvärtom kommer man behöva spela på alla dessa faktorer för att vara en växande plats i framtiden.

Charlotta: Hastighet och densitet hänger lite samman också.

Charlotta: Att våga förtäta och bygga mer på höjden än vad vi gjort hittills.

Charlotta: Om det tar lång tid att nå fram till de roliga såsom caféer, nöjena, mötesplatserna så kommer värdet av dessa att vara mycket lägre.

Charlotta: Också de höga lönerna som vi pratade om förut, som hängde ihop med produktionspremien från större platser.

Charlotta: Alla dessa saker kännetecknar en växande plats.

Charlotta: Slår vi ihop variationen, skönheten, offentliga servicen, hastigheten, densiteten, och alla roliga saker, då skapar staden ett livskvalitetspremium.

Charlotta: Den har drivit utvecklingen och fått 18-35-åringar att välja städer framför mindre platser under en lång tid.

Charlotta: Det är också den faktorn som i hög grad har strukit på foten i en tid av distansering, när vi inte längre kan mötas och umgås som vi har gjort förut.

Charlotta: Kommer den delen medföra slutet på urbaniseringen?

Charlotta: Kanske inte då man ska komma ihåg att även när den delen får stryka på foten har ändå staden kvar sin produktionspremie.

Charlotta: Den ligger kvar i grund och botten.

Charlotta: Den skapade stadens styrka redan från början.

Charlotta: Slår man ihop den med livskvalitetspremien får du en enkel ekvation som räknar fram huspriserna på din plats.

Charlotta: Det här förklarar varför vi har betalat allra mest i landet för att bo i eller nära Stockholm.

Charlotta: Kommer det försvinna, den känslan att vi vill vara nära varandra?

Charlotta: Kanske inte.

Charlotta: Som sagt, vi har haft pandemier och utmaningar förut.

Charlotta: Jag tänkte avsluta med att citera den gamla Nobelpristagaren Lucas som sa väldigt klokt: "What can people be paying Manhattan or downtown Chicago rents for, if not for being near other people?"

Charlotta: Vi kan gissa att vi kommer tillbaka till någorlunda normal framtid. Charlotta: Tack!

Karin Klingensterierna: Tack så mycket Charlotta!

Karin: Staden står sig, verkar det som Mark.

Mark Isitt: Man blir varm i hjärtat när man hör detta, vurmandet för staden.

Mark: Jag älskar detta!

Mark: Man tycker synd om den halva personen bara.

Mark: Hur klarar han eller hon sig?

Mark: För mig är detta nästan en icke-fråga då det finns inget som helst hot mot staden.

Mark: Det finns som Charlotta Mellander säger att människor älskar att vara nära människor.

Mark: Det finns ingenting som kan stoppa oss från att trängas i köket på festen när pandemin är över.

Mark: En mer relevant fråga är, som Charlotta också var inne på, vad som kommer hända med landsorterna.

Mark: Kommer den att finnas kvar?

Mark: Kommer vi att få ett parti som hävdar att vi inte kan bekosta sjukvård och poliser på de orterna.

Mark: Ni får helt enkelt flytta härifrån och in till storstaden i stället.

Karin: För att knyta tillbaka kanske det är kollektivtrafikens utformning framöver som kan hjälpa och hålla den balansen igång, mellan stad och land?

Karin: Vi får se.

Mark: Det är mycket möjligt och det pratas mycket idag att corona gör att de lite större orterna som Kalmar och Halmstad kommer få fler boende tack vare att man jobbar mer hemma.

Mark: De sommarstäderna som man älskar att vara på, men som är omöjliga att vara i då man har ett intensivt arbete i Stockholm.

Mark: De kanske kommer få fler personer.

Mark: Men det är över en övergångsperiod skulle jag säga.

Mark: En pandemi som varar under ett par år, att den skulle bryta tusenåriga vanor av att vara nära varandra, det kommer den inte göra.

Mark: De första frågorna som vi hade i mentimeter: Ja, pandemin kommer påverka resor och påverka var vi arbetar.

Mark: Marginellt skulle jag säga.

Karin: Det är sant. Samtidigt undrar man vad som händer med de stora städernas kärnor.

Karin: Vi vet inte när kontoren avfolkas så vi kanske ser nya rockader i nyttjandet?

Mark: Jag tror det digitala kommer att förbli.

Mark: Det kommer inte vara lika många som pendlar till sitt arbete som det har varit.

Mark: Livet i staden kommer inte påverkas av corona, vilket jag kan slå vad om.

Karin: Förr i tiden pratade man om "boom towns" som uppstod där det fanns guld att gräva efter.

Karin: Nu pratar man om "Zoom towns".

Karin: Vi får se om det är där vi hamnar när vi då kan verka och leva på distans.

Mark: Jag tänker det Charlotta sa också. Det skulle vara kul att påpeka att man brukar ofta prata om att det är fruktansvärt dyrt att bo i staden.

Mark: Om det är välfungerande städer med tillräckligt mycket folk i dem, och tillräckligt hög företagsamhet så är de väldigt generösa platser att bo på.

Mark: Det är förhållandevis billigt många gånger att bo i innerstaden om man jämför det med att bo ute i ett miljonprogram exempelvis där det inte bjuds på någonting överhuvudtaget.

Mark: Du betalar en hyra som är jämförbar med den hyran du betalar inne i staden, men du får ingenting annat än tak över huvudet.

Karin: Urbana kvaliteten är något vi eftersträvar.

Karin: Låt oss gå över till våra vänner i sittgruppen för nu börjar det gemensamma samtalet med föreläsarna.

Karin: Häng med oss!

Karin: Hallå där Lena och Charlotta!

Karin: Härligt att ni har funnit er till rätta här i vår sittgrupp.

Karin: Lena, du som är längst bort, jag tänker vi börjar med dig.

Karin: Det här med att målpunkterna och resmönster ändras.

Karin: Vad får det för betydelse för utveckling av staden att vi inte längre kan förutsäga på samma vis?

Lena Winslott Hiselius: Det ställer krav på en ökad flexibilitet.

Lena: Att vi ska ha örat mot marken, att kunna följa efter.

Lena: Samtidigt om vi tar stöd från det som finns är det ändå utöver de fasta punkterna med väldigt starka stråk så finns det stora möjligheter att ha den flexibiliteten, utnyttja digitaliseringen, inom en snar framtid.

Lena: Den linjelagda tidtabellsstyrda trafiken kanske är ett minne blott.

Karin: Vad tror du Dan, är det passé med att vi kan läsa tidtabellen vid hållplatserna att då går bussen?

Dan Firth: Om det är passé med tidtabellen är det för att kollektivtrafiken kommer så ofta att man inte behöver kolla på tidtabellen förhoppningsvis, i de städer som C40 jobbar med.

Dan: Jag tror inte att det är ute för kollektivtrafiken. Jag tror att även i USA som bär en slags utrotningshot, kommer pengarna hittas till att stärka upp kollektivtrafiken åtminstone i ett antal stråk.

Dan: Det man gjorde i San Francisco var intressant att kunna ställa om hela kollektivtrafiksystemet för att betjäna de som inte kan stanna hemma och måste ta sig till sjukhuset, till matbutiken eller de som jobbar och håller samhället igång.

Karin: Lena, det här med flexibel kollektivtrafik, är det framtiden?

Lena: Det är ju en del utav det.

Lena: Det är inte så att vår linjelagda trafik kommer att försvinna.

Lena: Vi ska se det som ett komplement där vi har ett problem att kunna tillgodose en tillgänglighet i olika områden.

Lena: Mitt fokus är mest utanför staden eller den täta urbana miljön får man ha i åtanke.

Lena: Det är där min vinkel är.

Lena: Den ska man inte glömma heller.

Lena: Det är väldigt lätt att vi fokuserar på staden, men en väldigt stor del utav trafiken som vi har i staden genereras utanför den urbana miljön.

Lena: I uppdelningen stad och land är det jätteviktigt att vi håller ihop det.

Karin: Charlotta vad tror du det betyder med en flexibel kollektivtrafik just för att hålla hela Sverige levande?

Charlotta Mellander: Återigen som Lena säger här tror jag att man behöver ha på sig ett par geografiska glasögon när man pratar om den frågan.

Charlotta: Det är en typ av fråga om man pratar om den typen av städer som du lyfter här.

Charlotta: Det är en stor del av befolkningen som bor där, men en ännu större del av befolkningen bor inte i den typen av städer.

Charlotta: För dem är kollektivtrafiken helt avgörande om vi vill försöka få bort bilen t ex.

Charlotta: Att säga att vi ska åka kollektivt om det går en buss en gång om dagen blir bara konstigt.

Charlotta: Det skulle ingen människa acceptera någonstans.

Charlotta: Samtidigt är det såpass få människor så det är svårt att hålla igång en kollektivtrafik.

Charlotta: Man kanske är helt beroende utav bilen.

Charlotta: Just därför när vi pratar kollektivtrafik tror jag det är oerhört viktigt att definiera vilken typ av plats vi talar om här.

Charlotta: Inte tro att lösningen på ett ställe kan appliceras på fler ställen.

Karin: Det är så vi tänker på Dans exempel på världen.

Karin: Vi står inför liknande utmaningar men de tar sig helt olika gestalter beroende på stadens förutsättningar.

Karin: Lena, vad skulle stå i vägen för ett flexibelt kollektivtrafiksystem med det vi har idag?

Lena Winslott Hiselius: Jag vill också understryka igen att det här är ett tillägg till den övriga kapacitetstunga delen av kollektivtrafiken.

Lena: Man ska säga dock att tekniken finns på plats.

Lena: Egentligen är det så fruktansvärt dyrt att ha dessa i mer glesbefolkade delarna.

Lena: Det får man fundera på.

Lena: Där skulle jag vilja inkludera snarare att man kan se den som en annan service som vi ger utöver transport, som också skulle kunna göra att vi kan motivera de lösningarna i områden som idag inte anses att det är ekonomiskt försvarbart att ens tänka det.

Lena: Lyfter vi dock blicken mot de klimatutmaningar vi har, har vi ett annat tryck att kunna genomföra den typen av lösningar.

Lena: Det handlar om ekonomi och organisation också.

Lena: Hur ser ansvaret ut för kollektivtrafiken?

Lena: Precis, som du säger kan det vara betalningsmodeller, fördelningspolitik, och naturligtvis i botten kollektivtrafikens uppdrag.

Karin: Vad tänker du kring detta Dan? Är det ett rimligt komplement till den kollektivtrafik vi har idag?

Dan Firth: Jag skulle vilja beskriva all annan trafik som komplement till kollektivtrafiken.

Dan: Även inkludera saker som mikromobiliteten, möjligheten att gå och cykla.

Dan: Bilen i sig är ett komplement till kollektivtrafiken i många städer.

Dan: Det är viktigt att inte glömma samspelet mellan stad och land. Vi på C40 kanske använder våra storstadsglasögon för mycket.

Dan: Det är klart att våra städer inte sitter i någon ö.

Dan: De är beroende av någonting runt omkring och vice versa.

Dan: Hur får man ihop det pusslet?

Dan: Jag tycker infrastrukturministern var inne på elektrifiering av bilar t ex.

Dan: Det tycker jag vi behöver fundera på var i landet ska vi satsa på att främja den utvecklingen.

Dan: Är det i städer där det finns de som har råd med det och har lätt att få till ett laddnätverk?

Dan: Eller är det ute på landet där de samhällen som du pratade om inte har de möjligheterna?

Dan: Vi kan inte tvinga folk som inte kan leva utan bil.

Dan: Det är de resor vi måste elektrifiera så fort som möjligt.

Charlotta Mellander: Får jag bara ställa en fråga? Nu är det inte min grundkunskap kollektivtrafik utan jag är regionalekonom.

Charlotta: Någonting som jag ser inom regionalekonomin är att de mindre platserna löser vissa av sina problem genom att skapa servicepunkter.

Charlotta: Dvs i stället för att lägga ner arbetsförmedling, försäkringskassa och bank osv, så kanske de synkar en lokal och bemanna den en dag i veckan.

Charlotta: Man delar den funktionen.

Charlotta: Jag funderar på om man skulle kunna göra något sådant med kollektivtrafiken?

Charlotta: I stället för att bara en buss och vänta att någon kanske ska hoppa på och av, att man också där kanske skulle kunna haft ett rullande bibliotek?

Charlotta: Man skulle kunna synka och erbjuda fler användningsområden för att kunna bättre försörja dess existens på vissa delar, vad tror du om det Lena?

Lena Winslott Hiselius: Idag finns redan vårdcentral på hjul uppe i norra delen.

Lena: Vi har kultur som kommer ut till regionerna via buss.

Lena: Man skulle kanske kunna ha några passagerare på dessa.

Lena: Dessa kanske inte är så frekventa men visst!

Lena: Det finns bussgoods t ex.

Lena: En viss del utav godstransporten sker också i ett slags samlastning.

Karin: Mark, stadens attraktivitet för att landa i det som du så älskar.

Karin: Hur påverkas den av mobiliteten?

Mark Isitt: Jag tror inte ens val av plats att bo egentligen påverkar vansinnigt mycket av just det.

Mark: Jag tror man har andra kriterier för varför man väljer att bo i en stad.

Mark: Man vill ha nära till faciliteterna som Charlotta nämnde initialt.

Mark: Jag tror inte att det påverkar jättemycket faktiskt.

Karin: Men vad tänker du om fina stationer som mötesplatser?

Karin: Man skulle kanske kunna bygga in det när man planerar trafiken?

Mark: Absolut! Det är nyckelbyggnader, de som är sammanknippade med kollektivtrafik.

Mark: Kollektivtrafiken är i sig ett väldigt synligt element.

Mark: I vår hemstad Göteborg där vi båda kommer ifrån, där är spårvagnen väldigt tongivande för hela Göteborg.

Mark: Double-decker buses i London t ex.

Mark: Det är designelement som påverkar.

Mark: De påverkar inte bara innerstaden utan påverkar också ute i Bergsjön, Hammarkullen etc.

Mark: Områden som kanske behöver förskönas delvis.

Mark: Kollektivtrafiken har en estetisk aspekt också som man inte ska underskatta.

Mark: Stationsbyggnader är av tradition oerhört stiliga byggnader.

Mark: Det kan i bästa fall vara en identitetsskapare och då är vi långt ifrån kollektivtrafikens vision och gör begreppet ännu större.

Karin: Hur är det med attityden till trafikplanering?

Karin: En knölig fråga men Charlotta, attityd till förändring och utveckling.

Karin: Spelar det en roll för en stad eller en plats?

Charlotta: Inte någonting tär på fötterna när det gäller i relation till planeringen av trafiken.

Charlotta: Däremot redan nämnda Jane Jacobs har en klassisk kommentar när hon får frågan om hur det kan komma sig att vissa städer utvecklas medan andra inte utvecklas alls, trots att de på pappret har samma förutsättningar.

Charlotta: Hon sade att det är när- och frånvarande av bromsklossarna.

Charlotta: Är det en miljö där man bejaktar förändringar och roliga, nya saker och vågar testa?

Charlotta: Eller är man den typen av plats som är emot.

Charlotta: Det gör skillnaden på marginalen om det går bra för en plats eller inte.

Charlotta: Attityder indirekt skulle kunna spela en stor roll.

Karin: Mark viftade?

Mark Isitt: Jag tänker att av de städerna som jag har varit med Stadsinspektionen, P1-programmet som ledare.

Mark: Ett 40-tal städer där det är nästan alltid synonymt med en person om staden har positiv utveckling.

Mark: Det kan vara en privat företagare som är beredd att investera i sin stad, eller en politiker som är väldigt engagerad.

Mark: Den individuella kraften är ofantligt viktig.

Mark: Bromsklossarna finns det många av, men många gånger finns det anledning också.

Mark: Det får inte bli så att "ja" är det enda rätta.

Mark: Väldigt mycket av det som planeras och byggs är useft.

Karin: Dan, vad tänker du?

Karin: Du som har den internationell erfarenheten också.

Karin: Man har olika sätt att förhålla sig till detta.

Karin: Hur ser du på det med tankehöjd och utrymme för flexibilitet eller förutsättningslöshet i de frågorna?

Dan Firth: Det handlar om individer och det är oftast inte i politiken egentligen.

Dan: Vi jobbar med 97 städer.

Dan: Det är olika typer av styrelseskick.

Dan: I vissa länder har borgmästaren en stark roll och kan åstadkomma ganska mycket själv.

Dan: Andra är mer parlamentariska som svenska städer.

Dan: I ytterligare länder har staden sig en liten makt utan det är regionen som har all makt.

Dan: Jag kan hålla med mycket att individer inom samhället i stort spelar en större roll.

Dan: Det jag skulle vilja säga är att jag tänker som Mark var inne på.

Dan: De nej-sägarna är mest passionerade om staden. De ska man försöka omfamna.

Dan: Dra in dem lite mer i samtalet, de som är passionerade över staden.

Dan: Jag tycker det är viktigt att ha i tankarna när vi som lyssnar på det jobbar i samhälls- och utvecklingsbranschen.

Karin: Nimby om ni inte känner till er betyder "not in my backyard".

Karin: Bygg inget hos mig men gärna hos de andra där borta.

Charlotta?

Charlotta Mellander: Jag håller med att man inte ska slänga upp vad som helst över var som helst och hur som helst, där är vi helt överens.

Charlotta: Väldigt ofta sträcker sig den känslan också bortom byggandet så att säga.

Charlotta: Det handlar om mycket andra grejer som rätten att ha en konsert på lördagskvällen på torget.

Charlotta: När blir vissa störda?

Charlotta: Har man jobbat med det en väldigt lång tid får man ofta samtal.

Charlotta: Jag hade någon kille som skulle servera utomhus på vintern. Han byggde upp en terrass och satte upp infravärme.

Charlotta: En vecka efter ringde någon från kommunen som sade att det inte var ok för snöröjningen så han fick plocka ner det igen.

Charlotta: De hade ett beslut från 1989.

Charlotta: Den här typen som letar regelverk för att hålla tillbaka roliga grejer i staden, där tror jag att det blir väldigt farligt för då slutar staden att ha roliga grejer till slut.

Charlotta: De som vill göra sådana grejer flyttar någon annanstans och gör det där.

Karin: Det är lite svenskt va?

Mark Isitt: Ja lite.

Mark: Jag känner det i Köpenhamn, hur svensk jag är när det är lite brötigt nere på gatan.

Mark: Jag tycker då att "det var värst vad det brötas nere på gatan. Ni måste vara tysta!".

Mark: Min danska fru tycker då att människor ska ha roligt, vilket de har då vid gatan.

Lena Winslott Hiselius: Som f d kommunanställd kanske jag får försvara lite grann.

Lena: Det är oftast tillgängligheten som man vill värna här och se till att vi är en inkluderande stad.

Lena: Att alla oavsett svårt eller enkelt att ta sig fram, kan fortsätta ta sig fram.

Lena: De saker som ser lite glädjedödande kan egentligen ha ett viktigt syfte i grunden.

Lena: Jag håller med dock att kommunen kan bli lite bättre på att förmedla den.

Karin: Lena, vi ser dig. Vi hör dig också tror vi.

Lena: Jag tänkte bara på avvikande åsikter och protester. Återigen hur vi än tycker måste vi ändå komma vidare på något sätt.

Lena: Man ska lagom mycket ta hänsyn till protesterna för att vi ska kunna komma framåt, men vi måste ändå ha respekt så man känner sig hörd.

Lena: Annars blir dessa protester en backlash i stället för...

Lena: Politiken är förvisso lite populistisk.

Lena: Man vågar inte vara hur mycket motvalls som helst utan vill ha stödet i befolkningen.

Lena: Det är jätteviktigt att vi ligger före där och har örat mot marken.

Lena: Att vi fångar upp detta.

Lena: Annars kommer det att bita oss i svansen och tar mycket längre tid att genomföra det vi vill genomföra.

Lena: Det är någonting som är viktigt att ha med.

Karin: Jag tänker ämnet coronakrisens påverkan på staden.

Karin: Står det ett fönster öppet på något sätt nu, för förändring?

Karin: Mark nickar så du får börja:

Mark Isitt: Absolut.

Mark: Det är ett momentum just nu skulle jag säga.

Mark: Jag fastnade vid den bilden som Dan hade med Berlin t ex.

Mark: Där någon turist-gatukorsning hade gjorts om. Milano var det i stället.

Mark: Gör det där permanent! Det är nu man måste vara tydlig med att titta på hur ytorna fördelar sig i staden och fördela dem annorlunda i nästa steg.

Mark: Planerar du inte för cykel får du ingen cykel.

Mark: Planerar du inte för kollektivtrafik får du ingen kollektivtrafik.

Mark: Det är nu det ska ske.

Karin: Jag tänker också de begrepp som vi tidigare har kramat som förtätning.

Karin: Det har varit en förutsättning där man sett det som en grund också för en grön stad, en hållbarhetsdriven stad.

Karin: Är förtätningens era över nu Dan?

Dan Firth: Nej.

Dan: Det tror jag inte.

Dan: Jag vågar nästan inte säga någonting då Charlotta har det absoluta svaret.

Dan: Men jag tror absolut inte det.

Dan: Jag tror samtidigt vi måste från C40:s håll i alla fall tänka på hur urbaniseringen ser ut i andra delar av världen.

Dan: I västvärlden flyttar vi till stora städer för att vi vill, kan och väljer det.

Dan: Det är väldigt många som flyttar till andra städer som inte har det valet.

Dan: De kan inte vara kvar för att de svälter ihjäl, eller att de inte har tillgång till marken längre och måste flytta in till staden.

Dan: Förtätningsperioden tror jag inte är över men vi måste kanske tänka lite mer hur vi gör den.

Dan: Inte bara hur vi fysiskt gör den utan hur processerna ser ut.

Dan: Knyta an till den demokratiska processen.

Dan: Vill vi ha en grön och rättvis återhämtning är en stor del av rättvisan att processen blir bra och vi tar in alla röster.

Dan: Vi behöver inte följa dem eller göra exakt vad alla röster säger, men vi måste ta in dem och ta hänsyn till dem.

Dan: Som Lena säger verkligen respektera och se till att människor känner sig hörda.

Karin: Jag upplever att vi har konstaterat att stadens värde varar.

Karin: Den kommer fortfarande vara relevant och attraktivt.

Karin: Var kommer de annorlunda ifrån Charlotta?

Charlotta Mellander: Vad jag än säger nu känner jag att jag spekulerar hejvilt men om jag ska säga någonting som jag tror skulle kunna vara en relativt stor förändring, framför allt i stora och attraktiva städer, är att många företag kommer att märka hur smidigt det var att ha många hemma jobbande.

Charlotta: Vad mycket billigare man skulle kunna ha kontorsytorna.

Charlotta: Jag tror många företag väljer att "downsizea" ner dem, och därmed på sätt och vis tvinga vissa människor att stanna kvar och jobba mer hemma än vad man har gjort innan.

Charlotta: Jag tror inte det kommer ligga på individerna själva att välja detta utan att företagen troligen kommer driva den påverkan.

Charlotta: Det innebär också att man kommer frigöra mer ytor inne i de stora och attraktiva städerna, som skulle kunna bli boendeytor i stället.

Charlotta: Där tror jag det skulle kunna potentiellt bli ett skifte. Det är dock min mest vilda spekulation om vad jag tror kommer att ske framöver.

Charlotta: Kanske den genuint kreativa klassen kommer tillbaka (kulturarbetarna) till centrum om det blir billigare att vistas och vara där?

Karin: Ja med mer yta finns det mer utrymme för folk att flytta in.

Karin: Lena, vad tror du kommer bli annorlunda?

Lena Winslott Hiselius: Det är lite vad vi gör det till, skulle jag vilja säga.

Lena: Vi har ett fönster som vi kan utnyttja väldigt klokt.

Lena: Ska vi säga någonting positivt om den här eländiga pandemin, är det att vi har ändrat hur vi reser.

Lena: Det är någonting som vi brukar anse vara otroligt svårt.

Lena: Vi har våra vanor, hur vi gör, vart vi åker men i den mån vi har gjort resor är det många som har förändrat sina beteenden.

Lena: Kan vi utnyttja det här så finns det en stor potential.

Lena: Man kan ta på sig de positiva glasögonen och se att det kanske inte är någonting som sker av sig själv.

Lena: Kan vi hjälpa till och facilitera att goda beteenden behålls så har vi en stor möjlighet.

Karin: Jag tänker Dan, nu är vi inne på det vi tar med oss av våra erfarenheter.

Karin: Där har du en unik erfarenhet med C40.

Karin: Vad tror du kommer stanna kvar och vara på lång sikt värde i pandemiefterföljningen?

Dan Firth: Jag hoppas att vi tar med oss en bättre insikt om hur allt hänger samman.

Dan: Jag tror flera har sagt att det som händer under pandemin har blottat mycket ojämlikheter i samhället.

Dan: Jag hoppas vi kan ha dessa i åtanke under återuppbyggnadsfasen. Charlotta nämnde vad som hände efter andra världskriget.

Dan: Jag som uppväxt i Storbritannien har studerat mycket vad som hände efter andra världskriget och den samhällsförändringen.

Dan: Väldigt mycket hände i städerna.

Dan: Man byggde om och byggde nya städer.

Dan: Det var mest utifrån ett större tänk om hur samhället i stort skulle fungera.

Dan: Välfärdssamhället är mycket uppbyggt efter andra världskriget.

Dan: Ombyggnad av städer har varit en del av det.

Dan: Det blev inte helt lyckat men det var en del av det större tänket om vad vi ville ha för samhälle och vilka städer vi behövde i det samhället.

Dan: Jag hoppas att vi ser kopplingarna mycket bättre och hela bilden.

Dan: Vi har andra redskap och kommer förmodligen behöva förändra vårt sätt att arbeta, organisera och samverka rejält här.

Karin: Mark Isitt, famous last words får det bli nu.

Mark Isitt: Jag tror på en stadsrenässans.

Mark: Jag tror att corona kommer ha många positiva effekter.

Mark: Jag tror vi kommer börja ta våra städer på allvar.

Mark: Vi kommer börja nyttja våra städer.

Mark: Nu kan vi inte resa till Siena och gå på torget där.

Mark: Då får våra egna torg se till att vara lika vackra som Sienas torg.

Mark: Jag tror e-handeln har utmålats som ett jättestort problem.

Mark: Jag tror att det är en jättepositiv utveckling.

Mark: Du kan inte bara hänga ett sladdrigt plagg på en galge och tro att du ska casha hem.

Mark: Du måste erbjuda någonting mer.

Mark: Städerna måste ta sig lite grann i kragen.

Mark: För nu gäller det.

Karin: Jag har fått lite information från vårt crew om att bildkvaliteten på sändningen idag inte varit helt perfekt dessvärre.

Karin: Men inspelningen kommer finnas på programsidan under dagen för den som vill uppleva den i helt perfekt skick.

Karin: Jag tänkte att vi skulle se om vi kan avsluta med en mentifråga till vår publik som följt oss under förmiddagens plenum.

Karin: Kan vi få upp en mentifråga?

Karin: Medan den kommer upp vill jag tacka Dan Firth, Lena Hiselius, Charlotta Mellander, och Mark Isitt för era vansinnigt kloka och intressanta inspel i detta som jag hoppas bara är början av en diskussion.

Karin: Vi ska se om menti kommer upp här.

Karin: På sikt, hur kommer staden att utvecklas?

Karin: Till det bättre, till det sämre eller ingen skillnad?

Karin: Vad gäller antalet respondenter har vi inte fått in så många, nu exploderade det här.

Karin: Vi ser att det är klart ledning för alternativet "till det bättre" men vi har fem stycken pessimister.

Karin: Hade det varit på plats hade jag kunnat säga att vi kan ses efteråt och diskutera detta.

Karin: Men jag hoppas att ni fortsätter alla dessa trådar i diskussionen som har uppstått under eftermiddagen gemensamt när ni också får tillfälle att vara med i chatt, ställa frågor och lämna synpunkter under våra sessioner under eftermiddagen.



Karin: På detta alldeles speciella och alldeles angelägna Transportforum 2021.

Karin: Klockan 13:00 sparkar vi igång igen.

Karin: Du vet att du hittar oss via konferensens hemsida.

Karin: Där får du all vägledning du behöver.

Karin: Tack så länge och ha ett fortsatt givande Transportforum!

Karin: Hej då!