



Dnr V-2021-0535

KTH:s remissvar på Utfasningsutredningen SOU 2021:48

Miljödepartementet M2021/01183

KTH har erhållit Utfasningsutredningens betänkande SOU 2021:48 I en värld som ställer om - Sverige utan fossila drivmedel 2040 på remiss från Miljödepartementet.

I stort stödjer KTH utredningens förslag.

Här nedan lyfter vi några kommentarer om områden som vi menar är viktiga och skulle kunna få ännu större utrymme i utredningen än de har i dag.

Viktigt att analysera utsläppen från hela kedjan.

På sidan 36 (och på flera ställen) skrivs att nybilsförsäljningen ska domineras av fordon med nollutsläpp från avgasröret. Det är ett bra första steg, men det finns en stor risk att begränsa sig till endast utsläpp från avgasröret eftersom produktionen av komponenter (t.ex. batterier) och el/drivmedel kan vara "smutsig". Det är svårare att göra beräkningar på "well to wheel" men det är helt nödvändigt för att kunna jämföra olika alternativ. Görs inte det finns det en stor risk att policies och beslut inte leder till långsiktigt hållbara lösningar.

Elnät och energilagring.

På sidan 41, samt i kapitel 10.8 beskrivs att elnätets kapacitet behöver förstärkas och stamnätet byggas ut. Detta är mycket viktiga och helt avgörande förutsättningar för en omfattande och snabb elektrifiering. Dagens tillståndsprocesser är mycket långsamma. Vi stödjer utredningens åsikt att detta är viktigt, och tycker att det kan lyftas fram ännu mer. I synnerhet eftersom elnät och stamnät behandlas av myndigheter och organisationer som normalt sett inte är direkt kopplade till transportfrågor.

Kopplat till elnät och kapacitet är även system för lagring av energi, som behöver ses över och stödjas: det är stor sannolikhet att fordonen inte behöver laddas exakt då tillgången på (grön) el är god, och då behöver energin kunna lagras fram till laddning. Detta skulle kunna beläsa ytterligare i utredningen.

Scenarier och transportefterfrågan

I stort är utredningens ansats för scenarierna bra - alltså att scenarierna definieras från en kombination av förändring i trafikarbete och elektrifieringstakt som kan spegla många olika utvecklingar, istället för att bygga scenarierna på att förutspå/beskriva olika utvecklingsvägar för samhället och sedan utifrån dessa beräkna effekterna på trafikarbete och elektrifieringstakt.

I ett av utredningens scenarier tas höjd för upp till 20% ökad transportefterfrågan, och vi menar att det är troligt att ökningen blir ännu större än så, och att vi även kan se en

betydande överflyttning från järnväg till väg när vägtransporter blir förarlösa. Det är mycket viktigt att ha med detta i planeringen av styrmedel.

Om vi tolkat utredningens antaganden rätt innebär högscenariot alltså en ökning av trafikarbetet för tunga lastbilar med $1,18 \cdot 1,2 = 41\%$ för 2040 jämfört med 2018. I Trafikverkets basprognos är ökningen av trafikarbetet för tunga lastbilar 44% 2040 jämfört med 2017, och där antas inga kostnadsbesparingar från automatisering, och ganska blygsamt med elektrifiering. Det är mycket svårt att säga vilken prognos för ökat transportarbete som är mest "trolig", men det är anmärkningsvärt att högscenariot inte tar höjd för utveckling enligt trafikverkets basprognos plus ytterligare ökningarna från möjlig teknisk utveckling inom vägtransporter som kan minska transportkostnader mer än i basprognosen. Ett sätt att komma åt detta kan vara att göra en kompletterande analys med ansatsen: "vilken är den maximala trafikarbetsökning för vilket målet nås givet olika elektrifieringstakt och randvillkor för biodrivmedelsanvändning?"

Beteendeförändringar

Beteendeförändringar hos individer och företag kan på mycket kort tid bidra till stora besparingar i utsläpp från transporter. Exempel är delade transporter, ökad fyllnadsgrad, alternativ till resande, samlastning. Beteendeförändringar kan vara mycket effektiva för att hålla nere totala efterfrågan på transporter och energi, och minska utsläpp utan kostsamma investeringar i infrastruktur mm.

Beteendeförändringar diskuteras bara mycket begränsat i utredningen, t.ex. kopplat till flygbeteende (s 608) och investeringsbeslut (s 71). Riksdagen och sveriges myndigheter kan i stor grad påverka beteendeförändringar (t.ex. via styrmedel, information, rekommendationer m.m.). Därför menar vi att denna möjlighet bör belysas mer i en utredning.

KTH:s remissvar har utarbetats av Integrated Transport Research Lab.

Stockholm 2021-08-31

Sigbritt Karlsson
Rektor