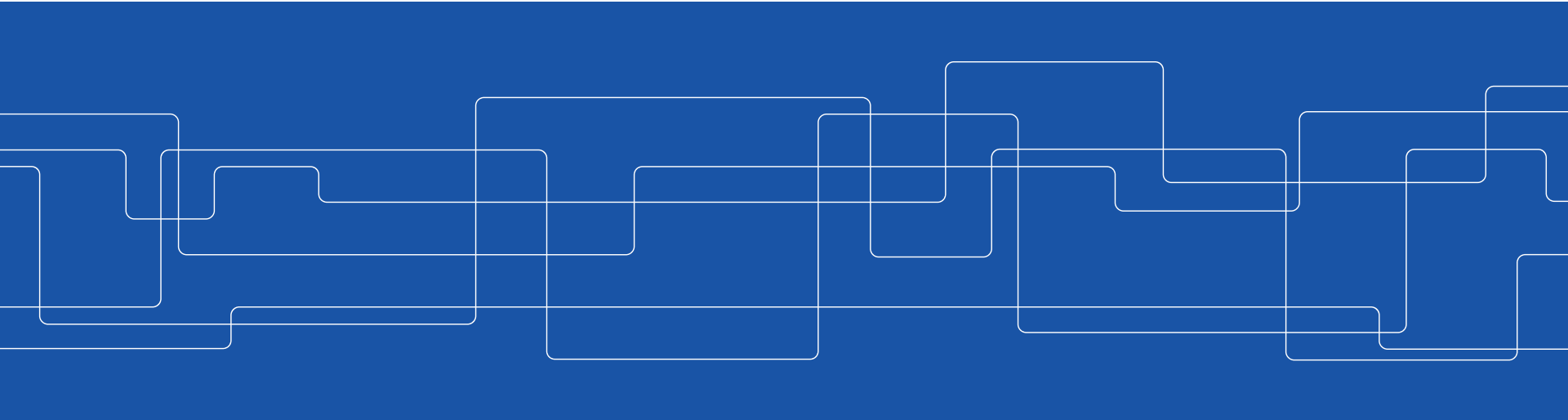




Reflektioner på Trafikverkets rapport ”Åtgärder för att minska transportsektorns utsläpp av växthusgaser”

Göran Finnveden





Inledning

Bra att regeringen gett Trafikverket detta uppdrag

Viktigt att analysera vad som krävs för att sektorn ska nå klimatmålen

Imponerande av Trafikverket att leverera på så kort tid



Viktigt med mål för transportsektorn

- Sektorsmål tydliggör ägande och ansvar.
- En politik för förändring kan i praktiken kräva formulering av sektorsmål och sektorsspecifik politik.



Viktigt med ett långsiktigt perspektiv

Rapporten fokuserar på 2030

Men åtgärder behöver också ses i relation till

- Nettonollutsläpp 2045
- Negativa utsläpp efter 2050

Många åtgärder tar tid.

Viktigt att agera nu.



Några kritiska reflektioner

En stark tro på tillgång till effektiva och eldrivna fordon om ca 10 år. Vad skulle det innebära om det går långsammare?

Långsiktig hållbarhet och tillgång på biobränslen?

Viktigt att inte göra sig beroende av att en specifik teknik ska introduceras.

Brist på livscykelperspektiv riskerar att överskatta fördelar med en del ny teknik.



Många styrmedel behövs, finns ingen enkel lösning som fixar allt

Det behövs en blandning av olika typer av styrmedel:

- Belöna bra alternativ
- Straffa dåliga alternativ
- Undvika rekyleffekter, dämpa den totala efterfrågan
- Se till att långsiktiga investeringar är i linje med långsiktiga mål
- Ta fram långsiktigt bra alternativ (forskning och utveckling ända till marknadsetablering)



Scenarierna

Scenarie 2, 3 och 4 i huvudsak i linje med tidigare resultat från både forskning och myndigheter.

Sannolikt behövs en kombination av scenarier 2, 3 och 4.

Teknikutveckling centralt och nödvändigt men inte tillräckligt, det behövs även åtgärder som dämpar vägtrafikvolymen.



En slutsats

- Trafikverket visar att det är möjligt att nå klimatmålen 2030.
- Det är inte orimligt dyrt (åtgärds kostnader 0-3 kr/kg är inte orimliga jämfört med koldioxidskatten (som är för låg), skadepkostnader (osäkra uppskattningar men kan vara betydligt högre), åtgärds kostnader i andra sektorer).
- Det kräver en lång rad åtgärder inom flera områden.



Några implikationer för inriktningsunderlaget

Inriktningsunderlaget bygger på prognoser om ökade vägtransporter. Men när vägtransporterna istället minskar blir andra åtgärder och investeringar lönsamma. Inriktningsunderlaget kan därför styra åt fel håll.

”Trafikverket bedömer att nuvarande vägkapacitet är i stort sätt tillräcklig och föreslår därför att man bör vara restriktiv med större investeringar i väginfrastruktur för ökad kapacitet.”

Ökat fokus på åtgärder som bättre utnyttjar befintlig kapacitet.

Mer resurser till järnvägsunderhåll.



Goda nyheter!

Möjligt att nå klimatmålen.

Men det kräver en stark teknisk utveckling och ett tydligt ledarskap.