

Remissmöte: Hållbara Transporter

Maria Sunér Fleming,
Enhetschef Energi, Infrastruktur och Miljö



Transporter i ett samhällsperspektiv

- Transporter av gods och människor är en grundförutsättning för tillväxt, välfärd och möten mellan människor
- Utrikeshandeln med såväl varor som tjänster är central för Sveriges ekonomi
- Dagligen transporteras 1,5 miljoner ton gods inom Sveriges gränser
- Svensken reser i snitt 46 km per dag
- Besöksnäringen är under stark utveckling
 - Ökade med 6 procent under 2014



Synpunkter på inriktningsunderlaget – urval från Svenskt Näringslivs remissyttrande

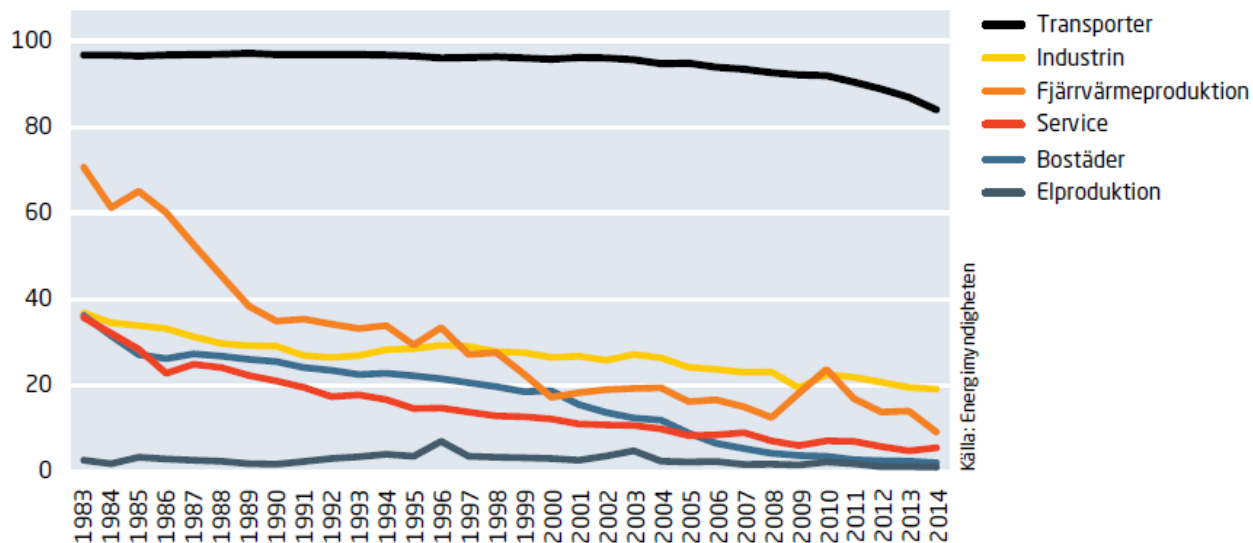


- Höj anslagen till drift och underhållsåtgärder på väg och järnväg väsentligt kommande planperiod
 - Drift-, underhålls- och trimningsinsatser bör prioriteras framför stora nyinvesteringar
- Inrätta ett infrastrukturråd för att granska transportpolitikens måluppfyllelse, planeringens transparens samt utveckling och tillämpning av samhällsekonomiska kalkyler
- Tidigarelägg åtgärder som ökar kapacitet och framkomlighet för näringslivets transporter
 - Påskynda slutförandet av centrala stråkprojekt.
- Nya banor för höghastighetståg kan inte finansieras inom ordinarie planeringsram
- Genomför en samlad översyn av de transportrelaterade skatterna och avgifterna, och dess effekt på näringslivets konkurrenskraft
- **Klimat: Bilda ett nationellt råd för transporternas klimatpåverkan, med det nationella trafiksäkerhetsrådet och "noll-visionen" som förebild, istället för att ytterligare införa kostnadsdrivande och konkurrenshämmande ekonomiska styrmedel**

Transporternas klimatutmaning

Figur 1. Användning av fossila bränslen i olika sektorer

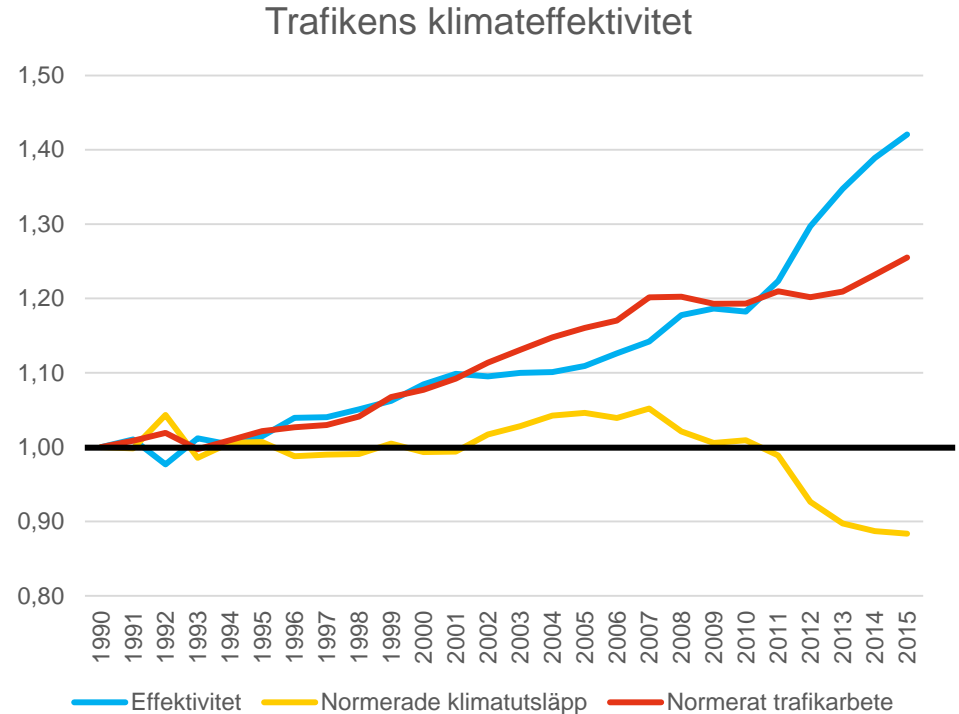
Andel av total energianvändning, procent, 1983-2014



Källa: Energimyndigheten

Trafikens klimateffektivitet har ökat

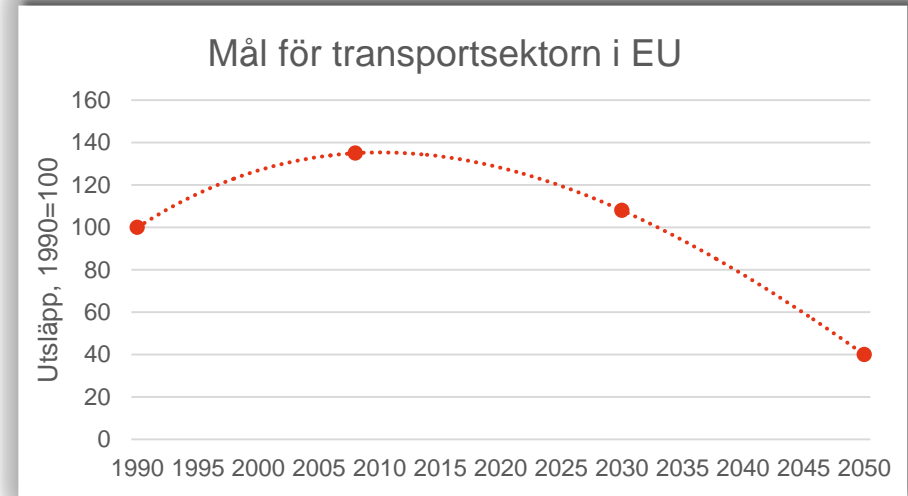
- Klimatutsläppen 2015 var ca 11 procent lägre än 1990
- Vägtrafikarbetet (mätt som fordons-km) har ökat med 26 procent mellan 1990 och 2015
- Klimateffektiviteten per fordons-km har ökat med ca 40 procent från 1990 till 2015



Sverige måste sättas i ett internationellt perspektiv - EUs mål för transportsektorn

KOM(2011)144 VITBOK om transporter, återupprepat i transportkommunikationen från i sommar (KOM(2016) 501 final):

- "Curbing mobility is not an option"
- 60 procent utsläppsminskning till år 2050 jämfört med år 1990
- Delmål till 2030: minus 20 procent jämfört med 2008
- Jämfört med 1990 innebär målet 2030 en ökning med 8 procent, p.g.a. ökat transportarbete



Antaganden om framtida transportarbete centralt

Förändrat persontransportarbete 2010-2030, personkm

	Basprognos 2015	Klimatscenario 2015 ^{vii}	Klimatscenario relativt basprognos ²
Personbil	25%	-10 till -20%	-30%
Lokal kollektivtrafik (buss, spårvagn, tunnelbana)	13%	130%	+110%
Gång och cykel	10%	+240%	+210%
Järnväg	50%	120%	+40%
Totalt	26%	24%	-1%
Inrikes flyg	28%	0%	-20%

Förändrat godstransportarbete 2010-2030, tonkm

	Basprognos 2015	Klimatscenario 2015
Lastbil	47% (45%)*	15-30% (0-10%)*
Järnväg exkl malmбанan	13%	40%
Sjöfart	61%	80%
Totalt	38%	38%

* Värde inom parentes avser förändring av trafikarbete (fkm)

Källa: Trafikverket, Rapport 2016:043

Svenskt Näringsliv har låtit WSP räkna på hur långt man kan nå givet att basprognosen antas gälla

Våra antaganden om effektivare vägtransporter 2030



Godstrafik

- Utsläppen per fordonskm minskar med ca 58 procent mellan 2010 och 2030 (KNEG)

Kollektivtrafik

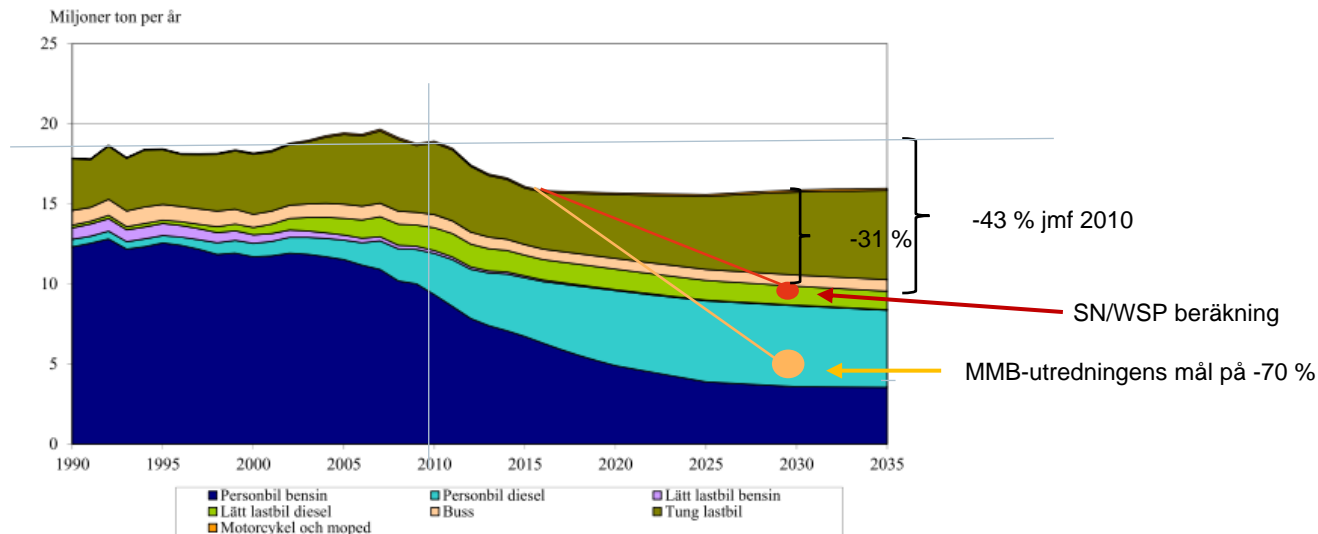
- Buss: 84 procents CO₂-reduktion per personkilometer 2012-2030 (Svensk Kollektivtrafiks mål)

Personbilstrafiken

- För personbilsflottan i sin helhet antas CO₂-utsläppen minska med 5 gram per km och år 2015-2030. 2030: 88 g/km, jämfört fört med 163 g/km idag

Hur långt når vår analys till 2030?

Växthusgasutsläpp från vägtransportsektorn, 1990-2035



Figur 7 Växthusgasutsläpp från vägtransportsektorn i Sverige år 1990-2035. Prognosen för åren 2014-2035 bygger på Trafikverkets trafikprognos 2015 och dagens fattade beslut om styrmedel (inklusive nya koldioxidkrav på personbilar och lätta lastbilar från och med 2021 respektive 2020).

Källa: Trafikverket (PM 2016-02-23)

Vad krävs för att nå minus 43% till 2030 jämfört med 2010?

- Ökad andel biodrivmedel - helt avgörande
- Fortsatta skärpningar av EUs CO2-krav
- Teknisk utveckling; energieffektivisering (ex långa, tunga fordon), förbättrad logistik, digitalisering, elektrifiering av citylogistik
- Att allt snålare fordon väljs vid en snabbare förnyelse av personbilsflottan

Om tidsperspektivet 2030

- Överflyttning mellan trafikslag av gods har begränsad möjlighet att bidra
- Möjligheten att bygga bort behov av transporter är svårt att realisera

Om Trafikverkets rapport (1)

- Bra att osäkerheterna tydliggörs
 - Energieffektivitet och teknisk utveckling
 - Alternativa drivmedel
 - Samhälls- och beteendeförändringar som leder till andra transportmönster
- Bra att det tydliggörs att infrastrukturinvesteringar med nuvarande ramar endast kan ge marginella effekter i måluppfyllandet

Om Trafikverkets rapport (2)

- En bred palett av både önskvärda, icke önskvärda och mer eller mindre realistiska åtgärder visas
 - Önskvärt är exempelvis längre och tyngre fordon, mer välfungerande järnväg och satsningar på utbyggd fossilfri kollektivtrafik
 - Mindre realistiskt med snabba förändringar vad gäller exempelvis förtätning av stadsbebyggelse, ”överföring” mellan trafikslag
 - Icke önskvärt är åtgärder som begränsar rörligheten eller påverkar konkurrenskraften negativt, exempelvis vägslitageavgift, styrmedel för minskat transportarbete

Vägen framåt mot en klimatneutral transportsektor (1)

- Fortsatt energieffektivisering och teknikutveckling
 - Drivs internationellt, viktigt att stimulera internationella regelverk och krav bl.a. inom EU
 - Stimulanser till inköp av energieffektiva fordon
 - Längre och tyngre fordon
- Fortsatt introduktion av hållbara och konkurrenskraftiga biodrivmedel
 - EUs syn på biodrivmedel och bioråvara avgörande
 - Statsstödsregler
- Samhällsplanering för ett mer transporteffektivt samhälle
 - Viktigt på längre sikt, men tar tid och kostar pengar

Vägen framåt mot en klimatneutral transportsektor (2)

- Ta utgångspunkt i att det är klimatutsläppen som är problemet – och att mobilitet i sig är något positivt för samhället
- Undvik att lägga fast mål utan tillräckliga konsekvensanalyser
 - Miljömålsberedningens förslag om minskade utsläpp med 70 procent för transportsektorn mellan 2010 och 2030 är mycket utmanande och inte tillräckligt konsekvensanalyserat
- Näringslivet vill vara part i omställningsarbetet
 - t.ex. genom ett ”nollvisionsråd” efter förebild från trafiksäkerheten, som tar fram åtaganden från olika parter och enas om etappmål