

An aerial photograph of a city, likely Stockholm, showing a mix of old and new buildings, streets, and a waterfront area with a boat. The image is used as a background for the title slide.

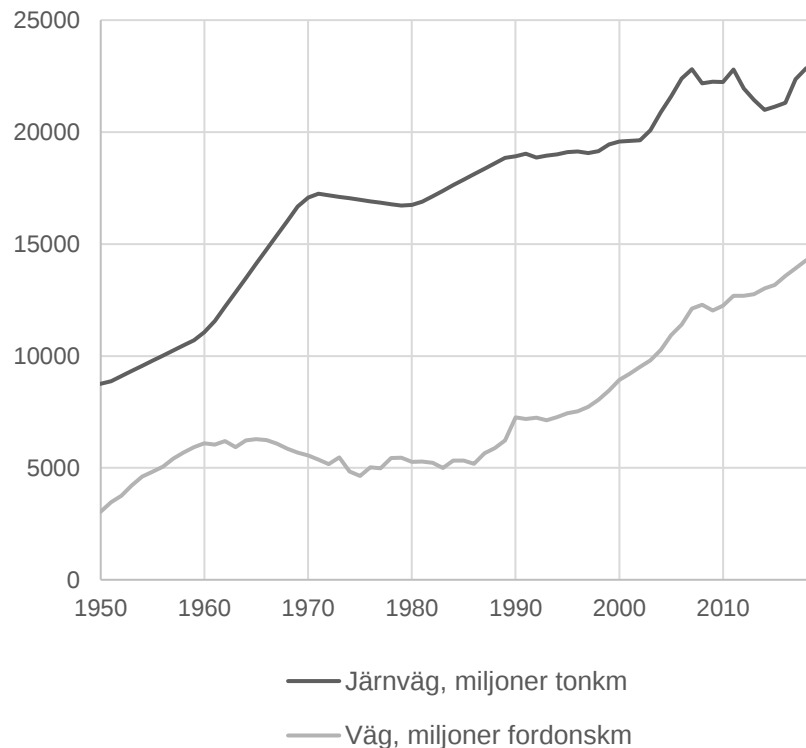
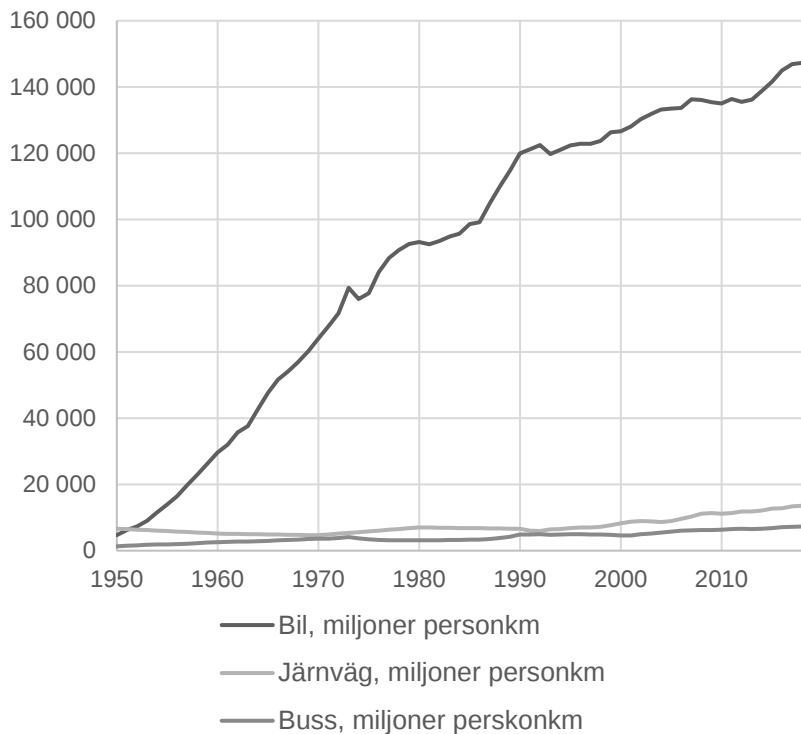
TRANSPORTSEKTORN OCH KLIMATPOLITIKEN

Maria Bratt Börjesson

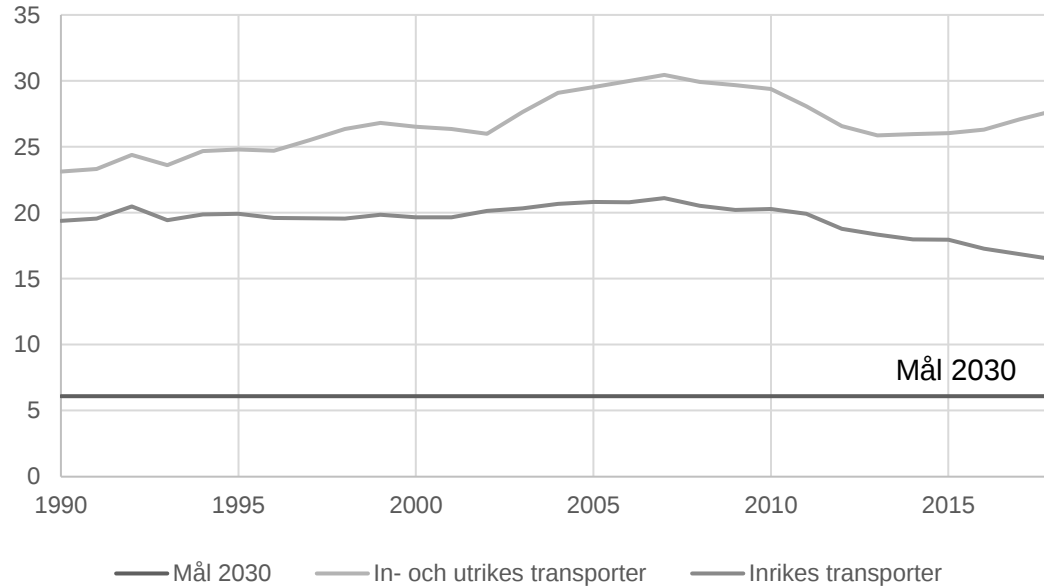
Professor i nationalekonomi med inriktning mot transporter

vti

RESOR OCH TRANSPORTER I SVERIGE



KOLDIOXIDUTSLÄPP I SVERIGE

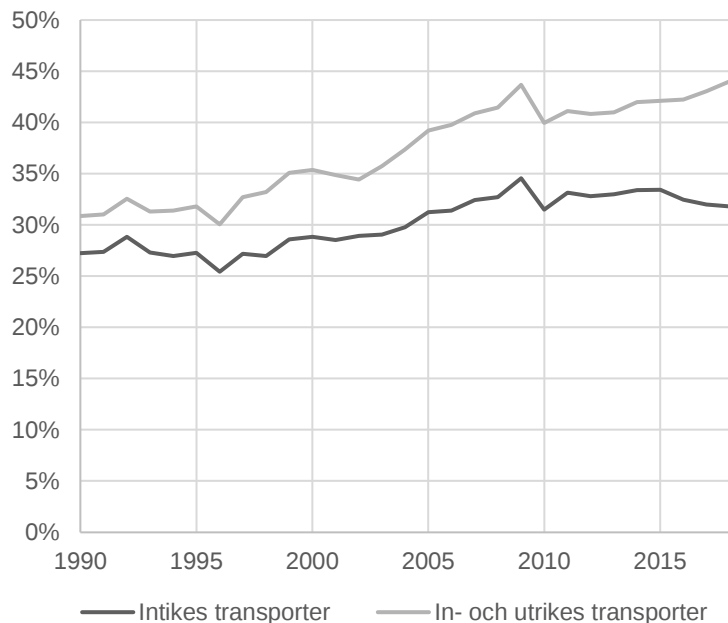


Territoriella utsläpp koldioxidekvivalenter, miljoner ton per år 1990-2018

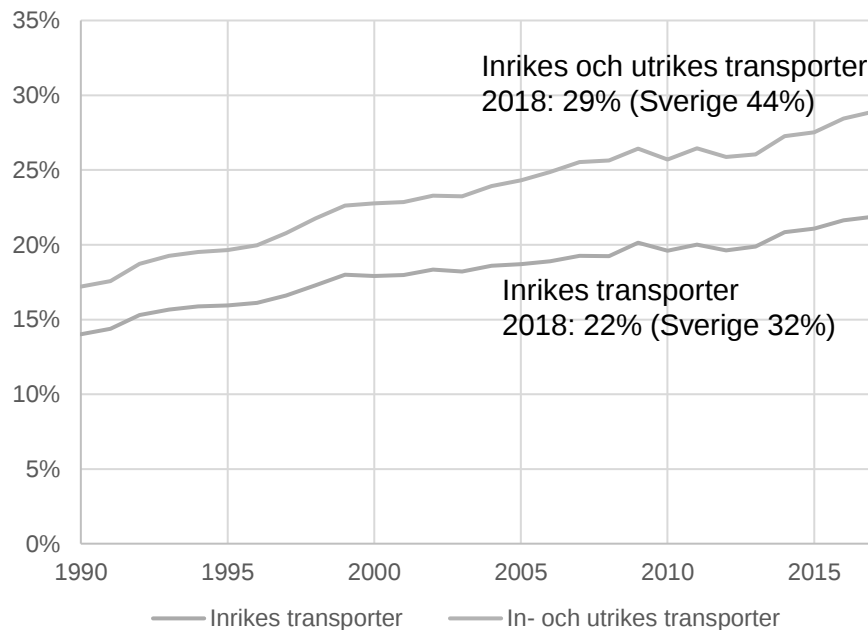
KOLDIOXIDUTSLÄPP FRÅN TRANSPORTER

ANDEL AV TOTALA UTSLÄPP

SVERIGE



EU



RAPPORTEN

- Minskningen är hittills måttlig
- Ökande användning av mestadels importerade biodrivmedel
- Målet kommer inte att nås med beslutad politik
- Anmärkningsvärt med tanke på de stora resurser som läggs på åtgärder
- Varför ökar transporterna?
- Hur effektiva är olika åtgärder?
 - **Ekonomiska styrmedel och förbättringar av alternativen**
- Vägen framåt och politikens ansvar

EKONOMISKA STYRMEDEL

- Beskattning av drivmedel mest kostnadseffektivt
 - Trafikanter och transportörer har stor flexibilitet
 - Ett enhetligt pris ger konsumenterna värdefull information
- Men utsläppen från vägtransportsektorn beskattas redan högre
 - De flesta bilresor har inga lika attraktiva alternativ
 - Stora individuella variationer: finns hushåll med låga inkomster och långa avstånd
- Kan finnas skäl för styrmedel riktade mot inköp av fordon
 - Men bonus-malus låg kostnadseffektivitet och oklara effekter på utsläppen

FÖRBÄTTRADE ALTERNATIV

- Distansarbete, resfria möten, e-handel, järnvägssatsningar, mer kollektivtrafik och fler cykelbanor
- Tankefigur i kontrast till styrmedel
- Ofta stora nyttor i form av välfärd, tillgänglighet och service.
- Evidens substantiella minskningar av utsläppen saknas
- Slukar offentliga resurser

VARFÖR PÅVERKAR INTE BÄTTRE ALTERNATIV SÅ MYCKET?

- Bilresandet mycket större. Få har lika bra alternativ
- Resenärer och transportörer vet själva hur de lättast anpassar sitt beteende.
- Förbättrade resmöjligheter oftare till mer resande än överflyttning.
- Storstäder/rusningstid: liten andel av bilresandet.
- Ökad digital kommunikation snarare komplement än substitut. Ökar reslängder och "kontakter".
- Många bussar är rätt öde med drar mer bränsle än bil

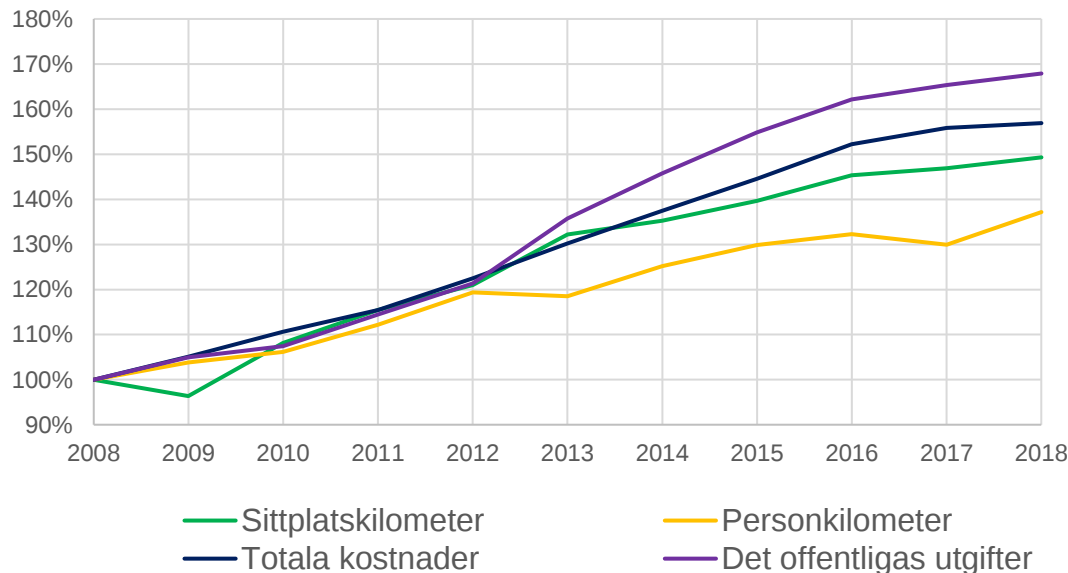
GODS STYRS AV TIDS- OCH VARUVÄRDEN

- Färdslog styrs i hög grad av varuvärde och transportavstånd.
- Överflyttning av godstransporter till järnväg bara möjlig på avstånd längre än 30 mil.
- Bara 8 procent lastbilstransporterna längre än så.

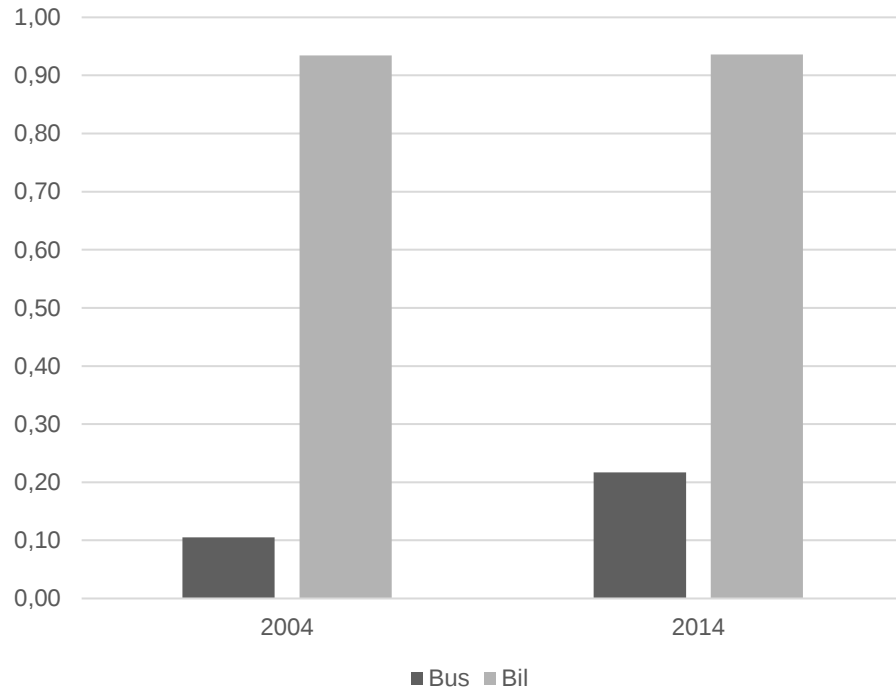
KOLLEKTIVTRAFIK

- Subventionerna (ca 25 mkr 2018) ökar snabbare än resande
- Stockholm (54% av resandet): månadskortet ökade realt 80% på 20 år.
- Fördelningseffekter?

Regional kollektivtrafik i Sverige 2008-2018



KARLSTAD



Källa: RVU i Värmland

ELEKTRIFIERING LÅNGSIKTIG LÖSNING

- Elvägar kan minska utsläppen från tunga transporter 30 procent
 - Kostnaden för elbilar faller; EUs utsläppskrav på fordonstillverkarna
 - Men staten måste ta ansvar för att elnät och laddinfrastruktur byggs ut
 - Kommer ändå att ta tid
-
- Ska målet nås behöver inhemsk produktionskapacitet byggas ut (politiken måste hjälpa)
 - När vägtransporterna elektrifierats, använd till flyg/sjöfart/andra länder

KLIMATMÅLET 2030

- Är målet vettigt?
 - Mkt högre krav på transportsektorn än andra sektorer – fördyrar
 - Mål och medel hör ihop

SLUTSATS

- Transporterna ökar när vi blir rikare och för att vi blir rikare
- **Ekonomiska styrmedel** effektivare än **förbättringar av alternativen** om man vill minska utsläpp
- Vägen framåt och politikens ansvar
 - Staten måste ta ansvar för utbyggnad av laddstolpar, effektkapacitet och eventuellt elvägar.
 - Ska 2030 målet nås behöver inhemsk produktionskapacitet av biodrivmedel – här behöver staten i så fall hjälpa
 - Vägtrafiken kan finansiera detta själv
 - Men vem ska betala för järnväg och kollektivtrafik?