

Hur kan vi uppnå klimatmålen utan att minska tillgängligheten?

Jonas Eliasson

Måldirektör för tillgänglighet, Trafikverket

Professor i transportsystem, LiU

Ordf. IVA avd. Samhällsbyggnad

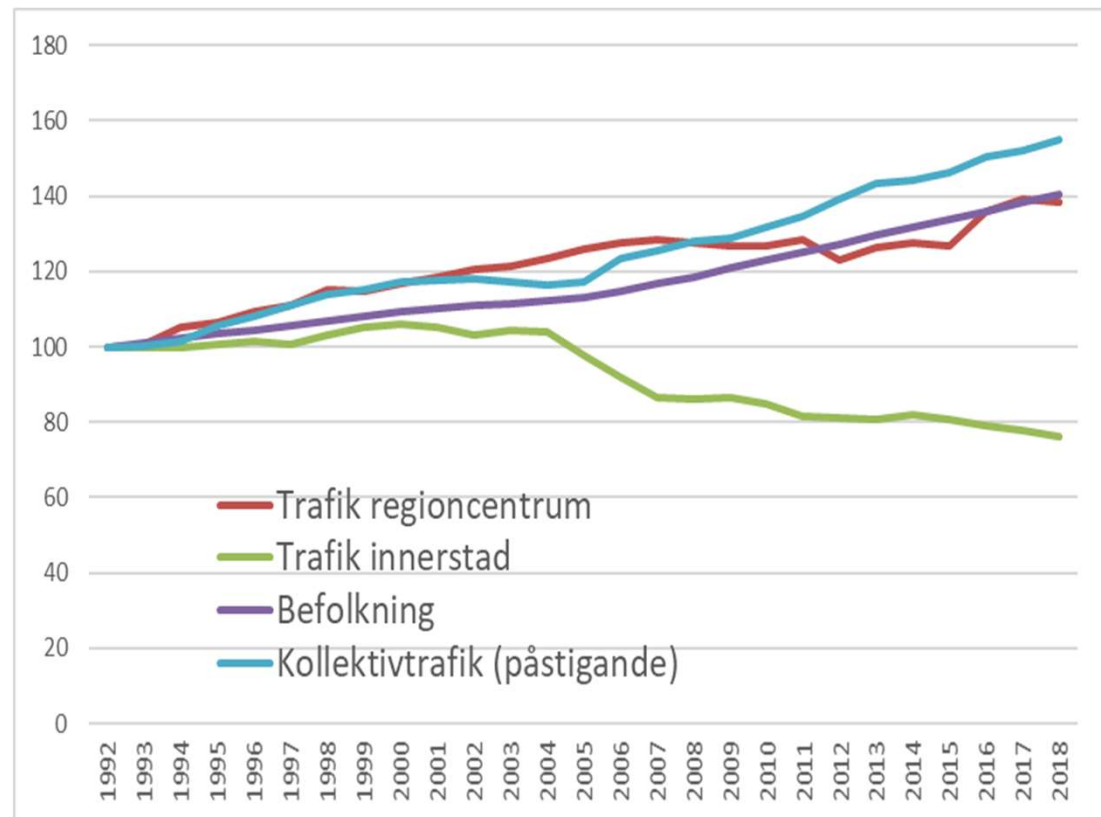
Vice ordf. Expertgruppen för studier i offentlig ekonomi (ESO)

Tillgänglighet?

- Tillgänglighet möjliggör specialisering av arbetsmarknad, livsstilar och produktion
 - Ger högre livskvalitet, ökad produktivitet, högre sysselsättning, högre innovationsgrad osv
- Tillgänglighet är det som gör att vi har ett *samhälle*
- *Tillgänglighetspremien* har ökat över lång tid
- Driver ökade reslängder och urbanisering sen (minst) 200 år

Trafikverkets analys av Stockholmsregionen

- Transporterna förväntas öka med alla transportslag
- Hälsotecken – men skapar också problem
- Utnyttja yta och infrastruktur effektivt
- Alla delar av transportsystemet behövs
- Centralt med attraktiv och välfungerande kollektivtrafik
- Svårt åstadkomma stor överflyttning mellan transportslag



Stora investeringar nästa decennium

- Planerade investeringar sammanlagt > 100 miljarder
 - Förbifart Stockholm + kringinvesteringar
 - Tvärförbindelse Södertörn
 - Mälarbanan fler spår Tomtebodavägen – Kallhäll
 - Tunnelbanor Fridhemsplan – Älvsjö, Kungsträdgården – Nacka, Akalla – Barkarby
 - Roslagsbanan till Odenplan-Sth C, Spårväg Syd
- Stora och angelägna kapacitetstillskott!
- Finansiering kan bli utmaning trots stor infra-satsning
 - Trafikverket lämnar förslag till ny nationell plan i höst

Viktigast att utnyttja det befintliga smart



Utnyttja det befintliga smartare

- Trängsel trots stora kapacitetstillskott
 - Yt- och budgetbegränsningar samt latent efterfrågan gör att trängsel inte enbart kan byggas bort (i något trafikslag)
- Utnyttja ytor och befintligt transportsystem effektivare!
 - Trimningar och styrmedel
 - Information och trafikstyrning
 - Optimerat kollektivtrafikutbud
 - Planera bebyggelse i goda kollektivtrafiklägen och
 - Planera så att gång och cykel blir naturliga (förstahands)alternativ

Hur klimatmålen kan nås – Trafikverkets scenario

✓ Påskyndad elektrifiering av fordonen

- EU:s fordonskrav driver på
- 2030 kan 60% av nya personbilar vara laddbara, 2040 90%
- Elektrifiering av lastbilar har börjat
- Effektivisering av bränslebilar fortsätter
- Laddinfrastruktur!

✓ Ökad reduktionsplikt

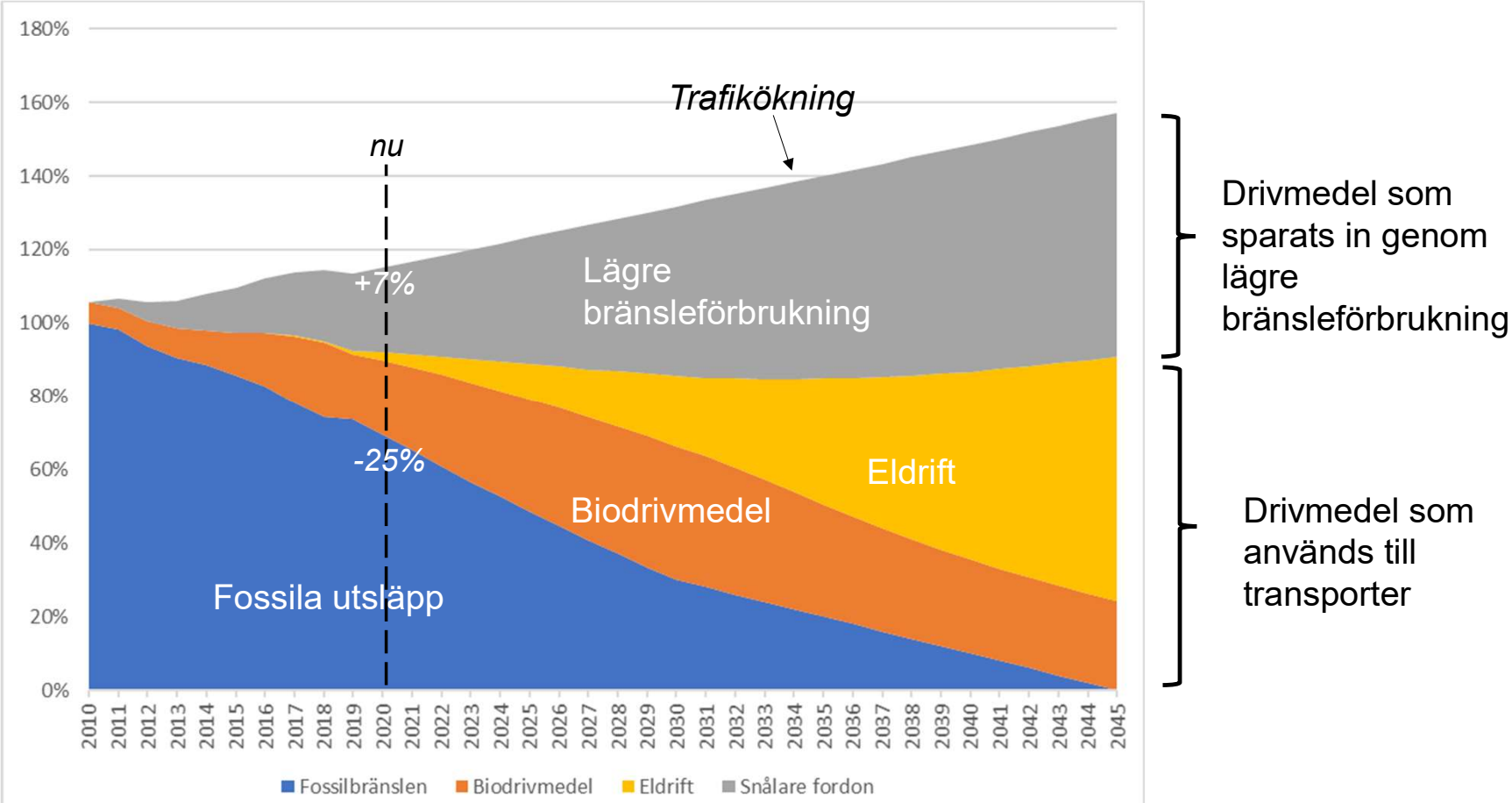
- 70% mer biodrivmedel än idag 2030, men lika mycket som idag 2040
- Ökad hållbar produktion nödvändigt

✓ Dämpad trafikökning bl a genom nästan dubblerat bränslepris 2040

- Aviserad höjd bränsleskatt + reduktionsplikt

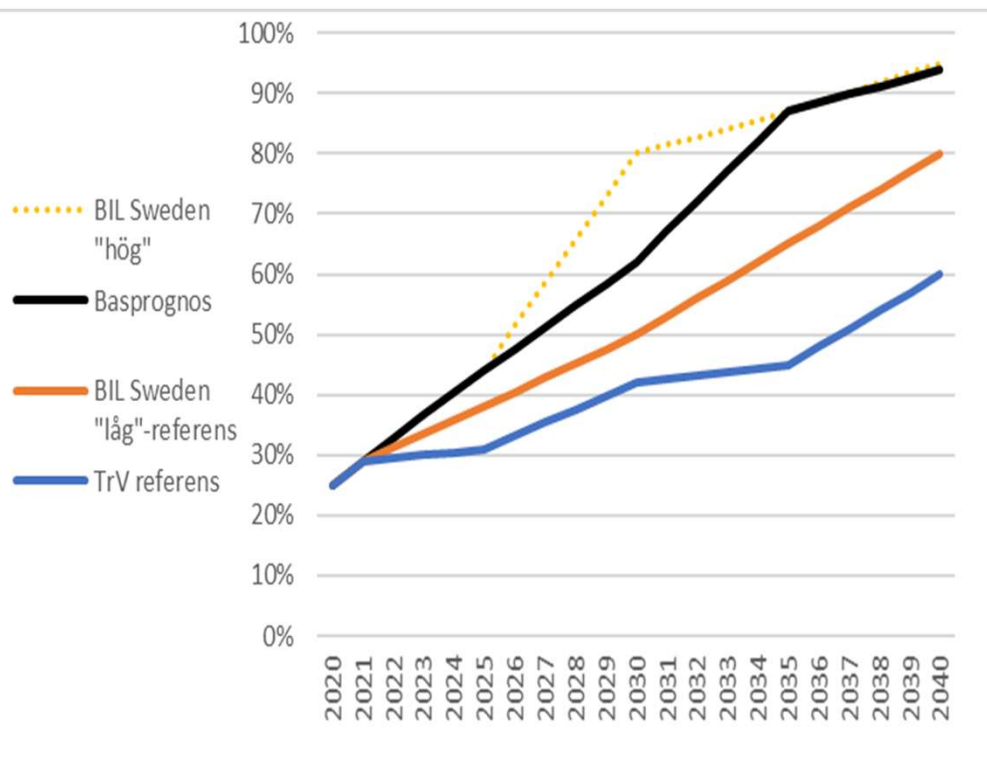


Bidrag till utsläppsminskning 2010-2040

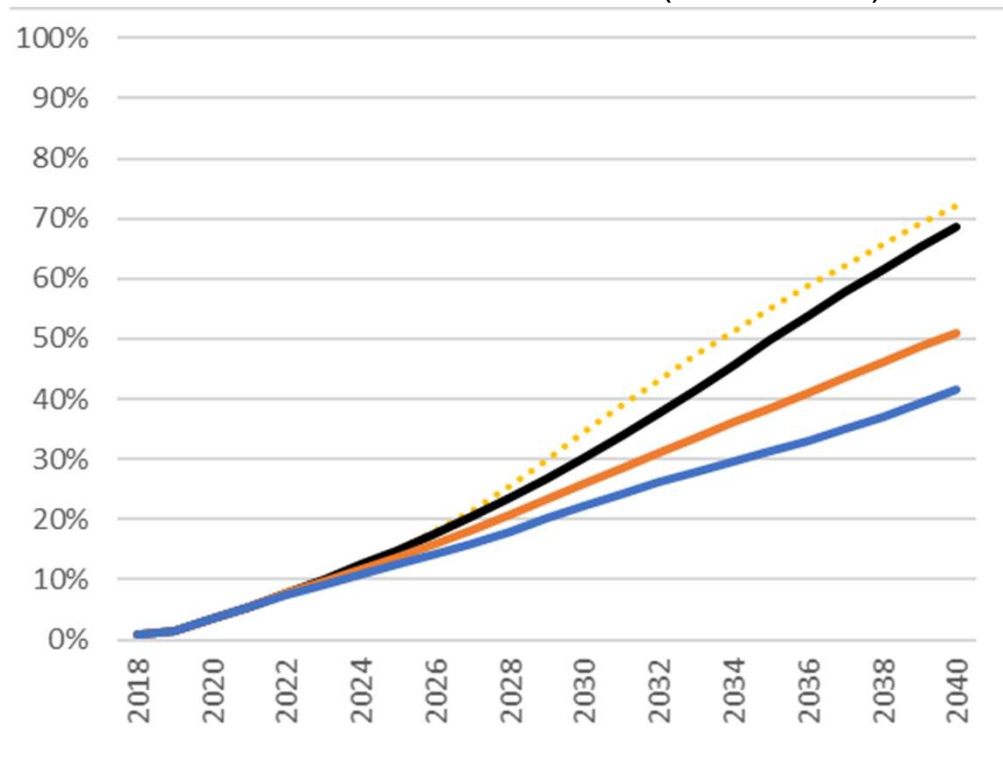


Elektrifiering – fyra scenarier

Andel laddbara fordon av nyförsäljning (lätta fordon)



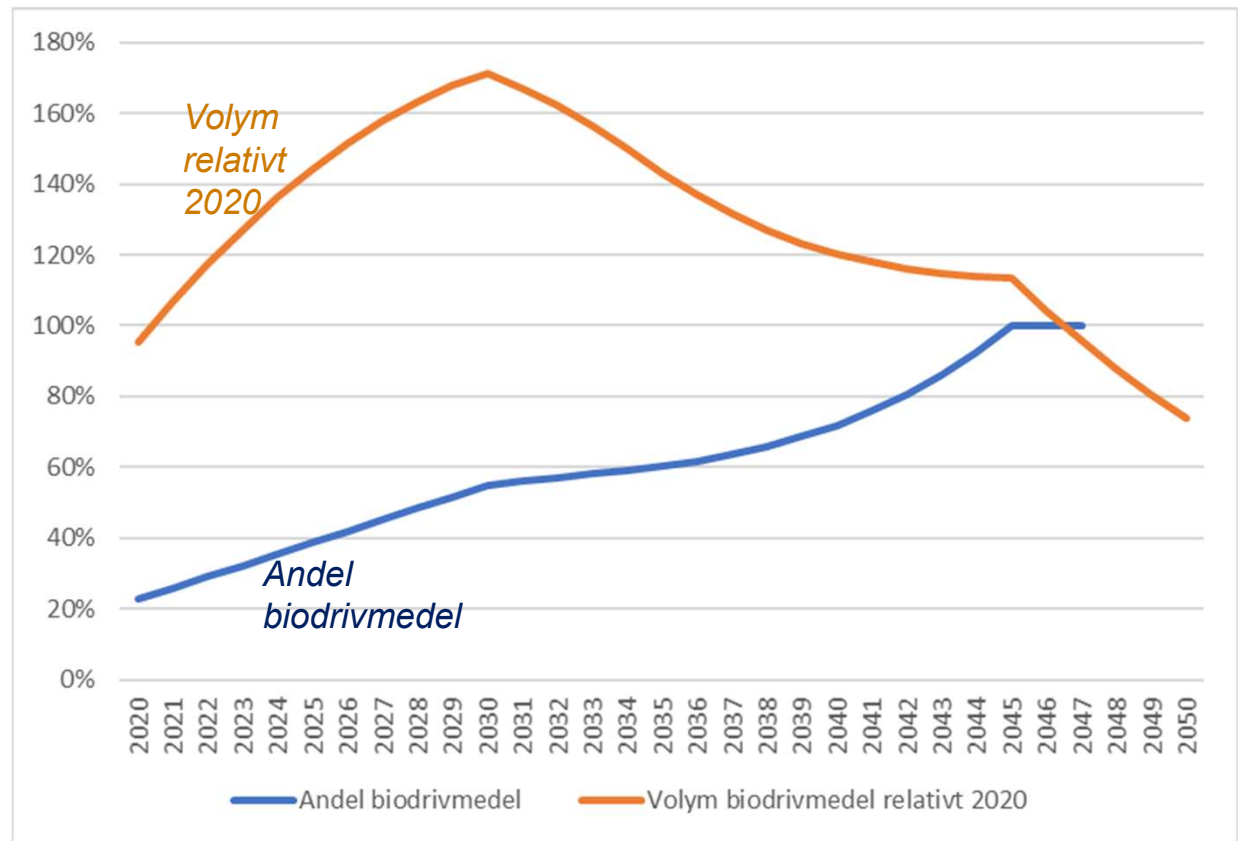
Andel eldrift av trafikarbetet (lätta fordon)





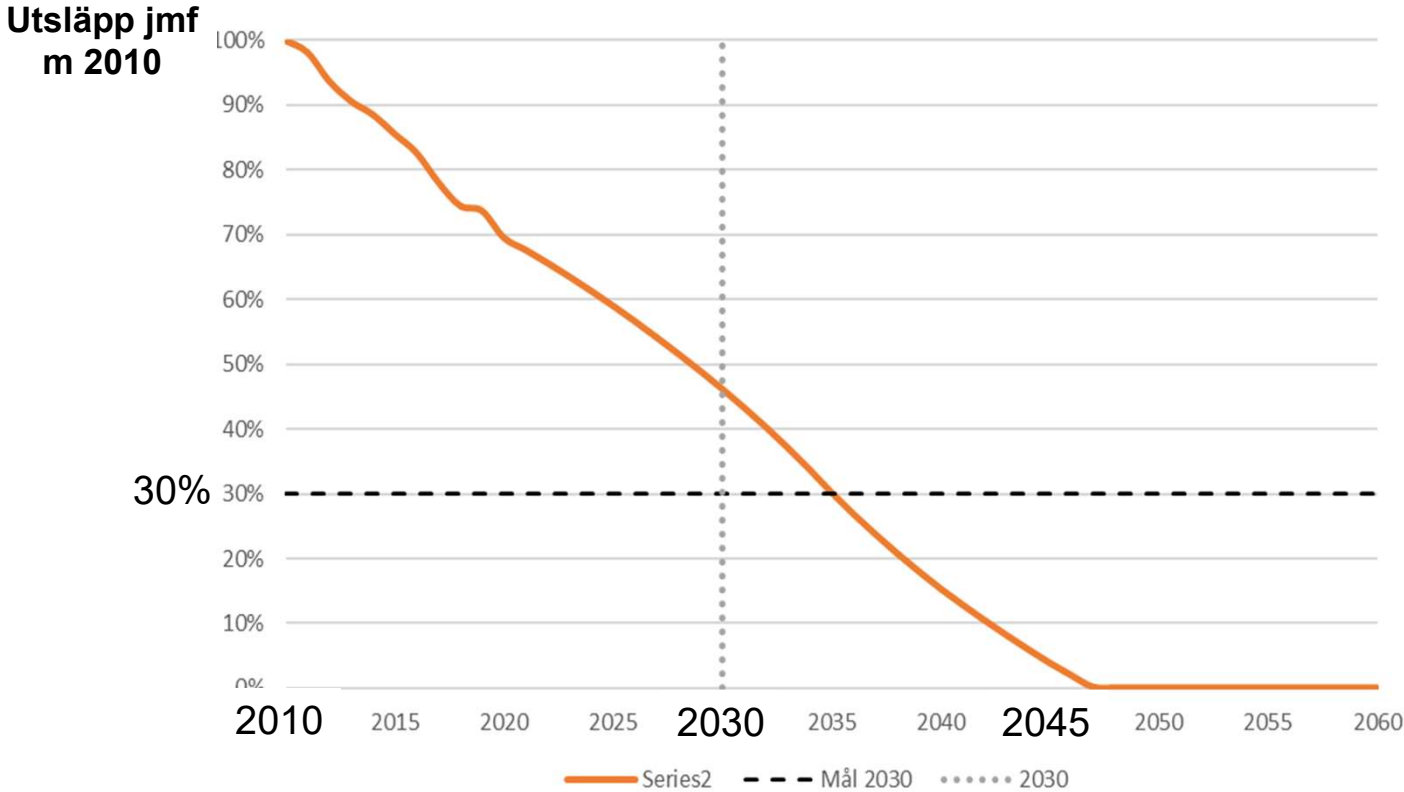
Volym biodrivmedel som behövs för att nå klimatmålen

- Problemet är utbudssidan
- Sverige använder för närvarande 1/3 av världens HVO-produktion
- Biobensin tillverkas i små mängder





Känslighetsanalys: Max samma mängd biodrivmedel som nu



2030-målet nås
2035

“Hur klarar vi klimatmålen utan att minska tillgängligheten?”

- Lokalisering, urbanisering, förtätning, funktionsblandning...
- Effektivisera, trimma och underhåll befintligt transportsystem
- Nya infrastrukturinvesteringar (möjliggör bl a urbanisering mm)
- Elektrifiering
- Biodrivmedel medan elektrifieringen slår igenom

... och det är
samhällesekonomiskt
lönsamt också...



Inget är så praktiskt som bra teori.