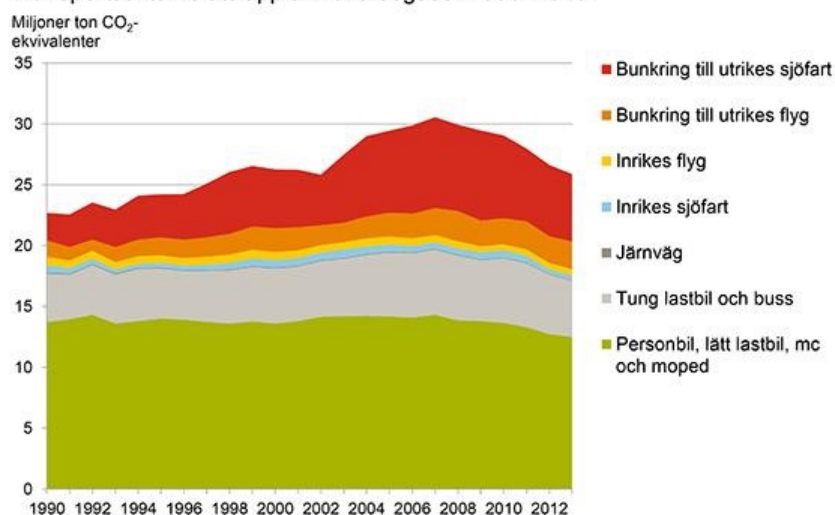


Nuläget: Transporters klimatpåverkan

sammanställd av Roger Bydler, Klimatriksdagens transport-utskott

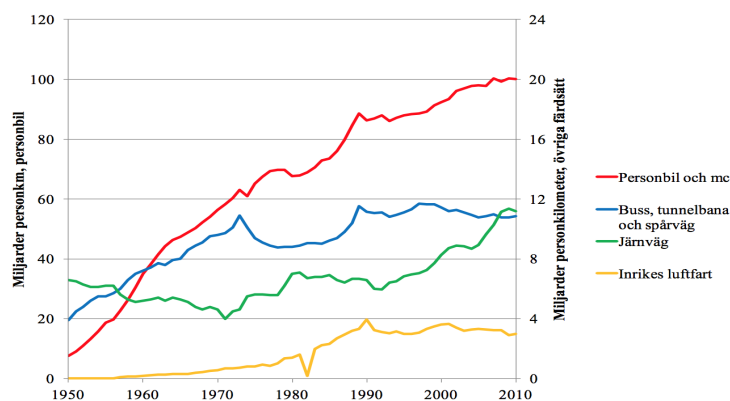
Transportområdet orsakar omkring en tredjedel av utsläppen av koldioxid inom Sverige och räknas dessutom de utsläpp som orsakas av utrikes sjö- och flygtrafik blir andelen över 40 procent. Av utsläppen från inrikes transporter står vägtrafiken för cirka 95 procent. Det är alltså en sektor med stort oljeberoende. 85 procent av det bränsle som idag används till vägtransporter är av fossilt ursprung. Av den olja som Sverige importerar varje år (främst från Ryssland) går enligt SPBI hela 78 procent till transportsektorn. Att minska utsläppen inom transportsektorn är således avgörande för att vi ska klara våra klimatmål i Sverige.

Transportsektorns utsläpp av växthusgaser 1990–2013



Källa: Trafikverket

De senaste 50 åren har den största ökningen av transportarbetet inom persontrafiken skett med bil. Det innebär att även om resandet med kollektiva trafikslag mer än fördubblats i absoluta tal sedan 1960-talet så har andelen kollektivtrafikresor minskat från cirka hälften av transportarbetet före 1960 till mindre än 20 procent idag.



Källa: Trafikverket

Tåg är betydligt bättre för klimatet än buss, som i sin tur är betydligt bättre än bil och flyg generellt sett. Ett tåg kan rymma lika många resenärer som på sex bussar eller nästan 140 bilar. Ändå sker 68 procent av de långväga personresorna inom landet med bil, 11 procent med flyg, 11 procent med tåg och 7 procent med buss.

Energieffektivisering av fordon kommer fortsatt att bli en viktig del av fordonsflottans omställning, dels genom att utveckla fordon för nya drivmedel, t.ex. el och vätgas, och genom att göra åtgärder som innebär minskade hastigheter. När hastigheten dubblas så fyrdubblas luftmotståndet. Energi som krävs för godstransporter är även i stor utsträckning beroende av friktionen mellan hjul och väg för lastbilstransporter, mellan hjul och räls för järnvägstransporter och mellan fartyg och vatten vid sjötransporter. Detta innebär att järnväg och sjöfart är mycket energieffektivare än lastbilstransporter. Ett godståg klarar normalt lika mycket last som 30 långtradare.

Utsläppen som orsakas vid byggande, underhåll och drift av infrastruktur för transporter är inte inräknade i de uppgifter som ovan angetts. De bedöms stå för omkring 10 procent av de samlade utsläppen från trafik och infrastruktur inom väg- och järnvägsområdet, vilket innebär omkring 2 miljoner ton koldioxid årligen.

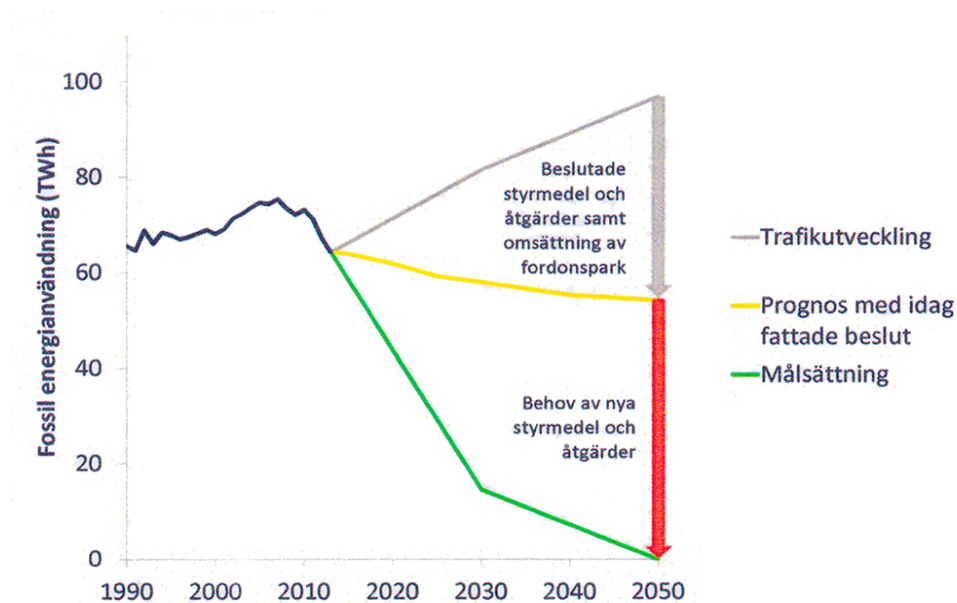
Utsläppen från utrikes sjöfart har ökat kraftigt sedan 1990. Dels har frakterna av gods ökat, dels bunkrar allt fler fartyg bränsle i Sverige. Utsläppen från utrikes flyg har ökat med nästan 70 procent sedan 1990.

Utsläppen för utrikes sjöfart och flyg räknas inte in i de svenska totala utsläppen av växthusgaser som rapporteras till FN och EU. Storleksmässigt uppgår de till 15 procent av de totala utsläppen och var drygt 8,2 miljoner ton 2014.

För att nå klimatmål och göra transportsektorn mindre beroende av fossila bränslen krävs en ny inriktning i utvecklingen av samhället och transportsystemet, en utveckling mot ett mer transportsnålt samhälle. Detta är en slutsats som Trafikverket drar i sitt underlag till Färdplan 2050.

Trafikverkets vision om ett transportsnålt samhälle:

Ett transportsnålt samhälle innebär ett samhälle och ett transportsystem där den egna bilen har en minskad roll som transportmedel, och där tillgängligheten i större grad löses genom effektiv kollektivtrafik samt förbättrade möjligheter att gå och cykla. Där det är möjligt flyttas också inrikes resor och kortare utrikes resor från flyg till järnväg.



Åtgärder för ett hållbart transportsystem

Den utveckling vi ser idag räcker inte alls för att uppnå målen för att minska utsläppen av koldioxid orsakade av transportsektorn. Det kommer inte heller att räcka med effektivare fordon, fartyg och flygplan kompletterat med förnybara drivmedel. Vägtransporternas stora andel av utsläppen innebär helt enkelt att bilen till betydande del måste ersättas som persontransportmedel av kollektiva transportmedel och ökade möjligheter att cykla och gå. Detta kräver att våra tätorter utvecklas genom bättre samhällsplanering så att de blir mindre bilberoende. Samtidigt som valda styrmedel och lösningar även behöver bidra till landsbygdens utveckling.

På godssidan behöver en motsvarande utveckling ske. Här gäller det att godstransporterna i den utsträckning det är möjligt flyttas över från lastbil till järnväg och sjöfart. Innebär att sjöfarten behöver utvecklas så att den får större kapacitet samtidigt som en övergång sker till fossilfria drivmedel och att järnvägsinfrastrukturen underhålls och byggs ut för ökade godstransportvolym. Logistiklösningar behöver tas fram så att multimodala transportlösningar effektiviseras.

Källa: Trafikverket

Trots skärpta EU-krav på personbilers koldioxidutsläpp från 2021 och direktiv om 10 procent förnybara energislag i transportsektorn till 2020, ser vi endast en svag minskning av utsläppen till 2030 och 2050 (Trafikverket utgår från att det är år 2050 som noll utsläpp från vägtrafiken ska uppnås). I ovanstående figur ser vi denna utveckling inom

vägtransportsektorn. Orsaken är en fortsatt trafikökning för både person- och godstransporter och att personbilar väljs som är bränslekrävande. Jämfört med 2010 bedöms personbilstrafiken behöva minska 10 till 20 procent till 2030 och 20 procent till 2050 medan lastbilstrafiken inte får öka vare sig till 2030 eller till 2050. Jämfört med de trafiktillväxttal som traditionell planering utgår ifrån, innebär det för personbilstrafiken en minskning med 30 procent respektive 45 procent för åren 2030 och 2050 samt för lastbilstrafiken en minskning för dessa år med 26 procent respektive 43 procent.

Ska målen för 2030 och 2040 nås – förutsatt då att ambitionsnivån noll utsläpp från hela transportsektorn 2040 gäller – kan alltså inte traditionell planeringsmetodik med prognoser användas. I stället får vi utgå från de mål som gäller och utifrån dessa vidta de åtgärder som krävs för att uppnå målen, dvs tillämpa en planeringsmetodik baserad på *backcasting*.

De åtgärder som behöver vidtas omfattar således inte bara effektivisering av de olika transportmedlen och ersättning av fossila drivmedel utan kräver att ett helhetsperspektiv tillämpas. Inriktningen måste vara att minska resandet och godstransporterna över huvud taget om vi ska klara den omställning som krävs till ett fossilfritt transportsystem. Det gäller både nationellt och internationellt. Det kräver en mer klimatsmart samhällsstruktur och andra sätt att kommunicera än idag.

(Därefter kommer konkreta åtgärder och styrmedel för att inom transportsektorn uppnå önskade klimatmål)