

Hinder och drivkrafter för minskad klimatpåverkan från godstransporter

Anders Ahlbäck &
Chalmers

Håkan Johansson
Trafikverket



KNEG..?

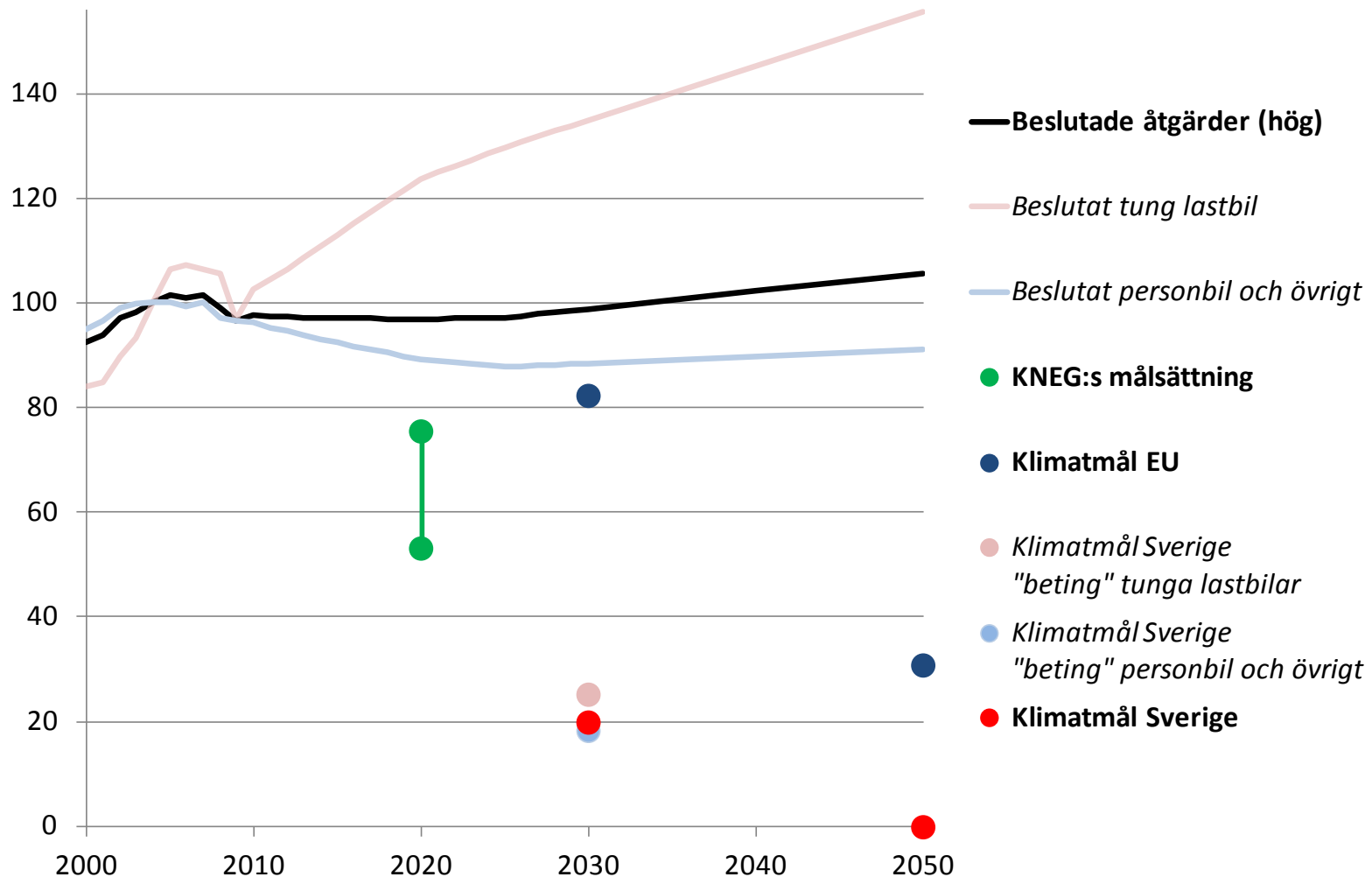
- Bildades 2006 med den gemensamma målsättningen att:

”Halvera utsläppen från en typisk godstransport på väg till 2020, jämfört med 2005”

- Består idag av 15 medlemmar
- Förbättringar sker genom samarbetsprojekt och medlemmars egna åtaganden

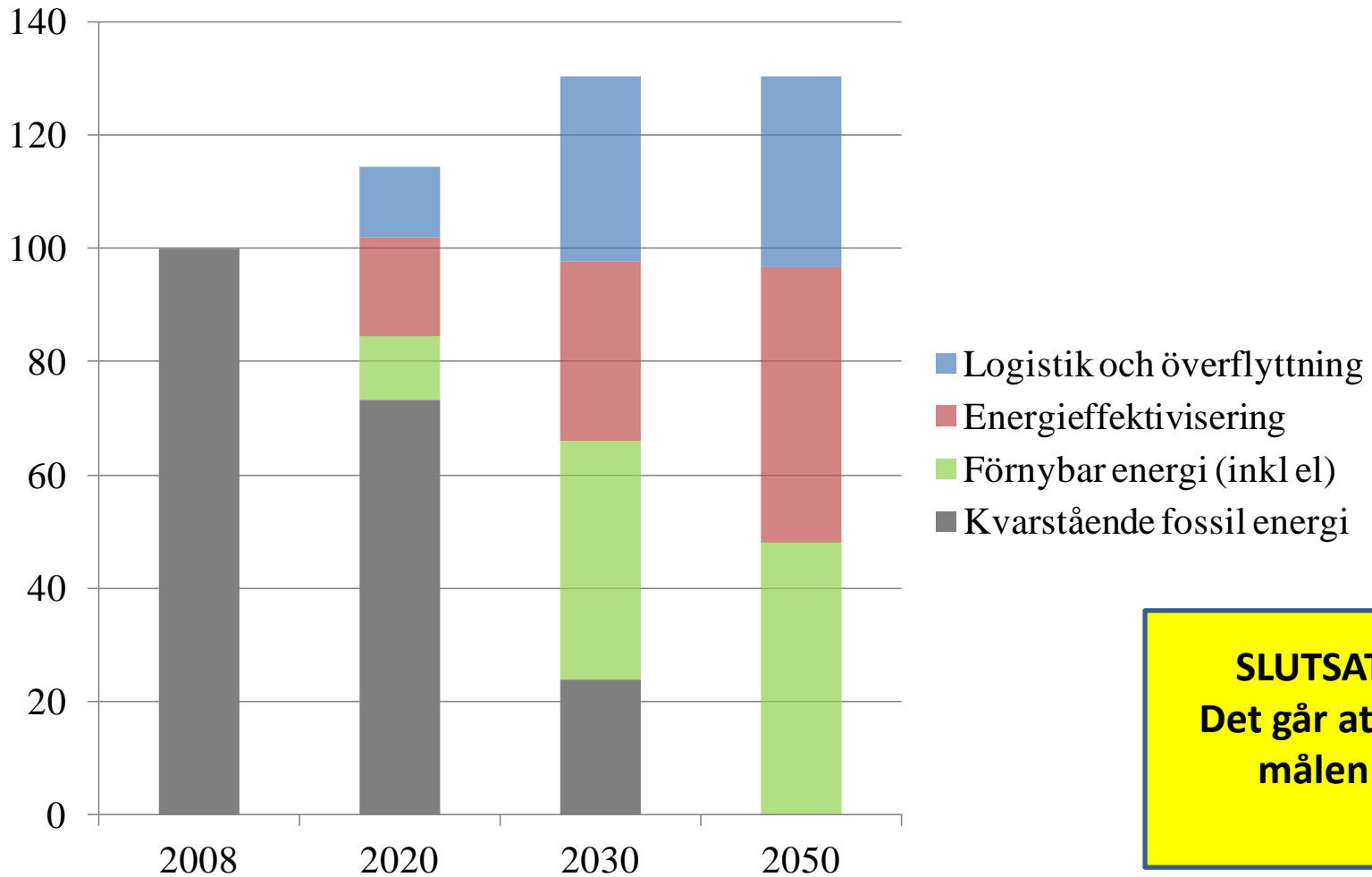
Vart ska vi? – mål för transportsektorn

Användning av fossila bränslen jämfört med 2004 (=100)



Målbilden – tunga lastbilar

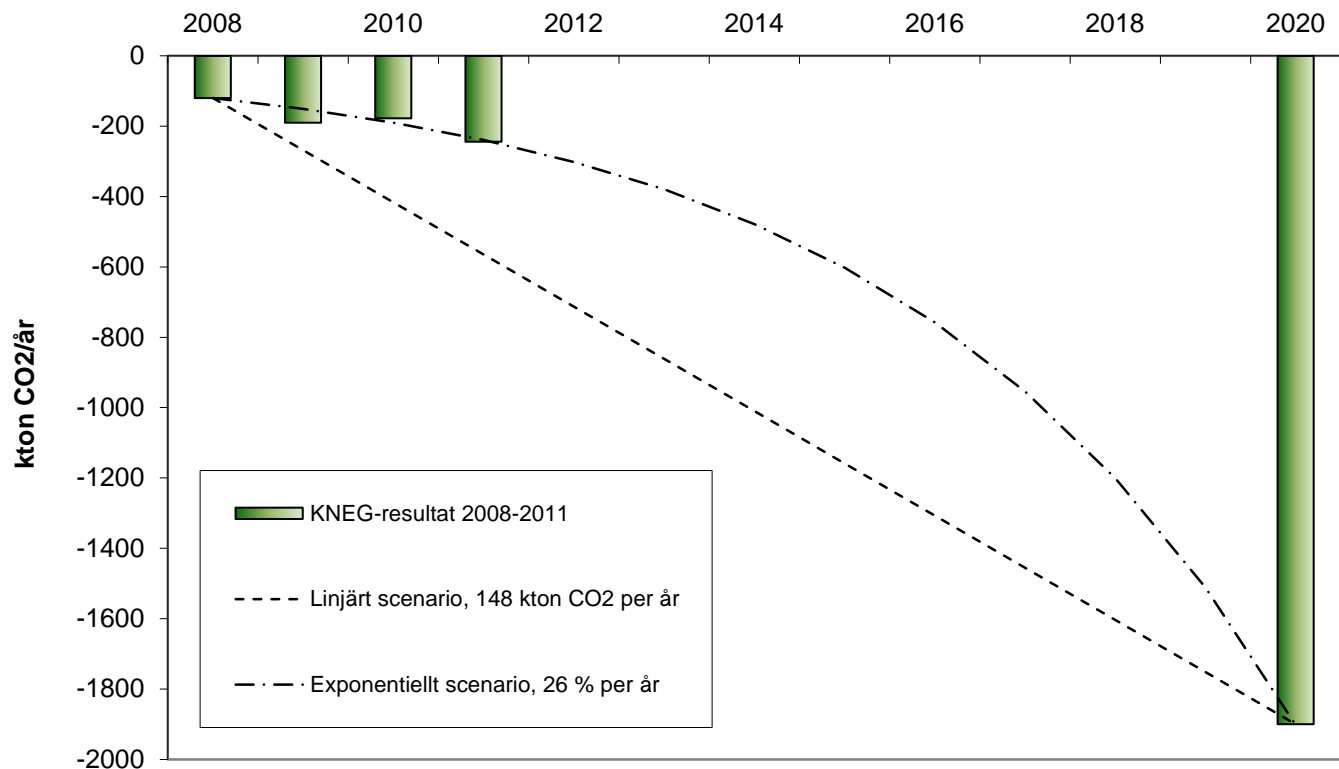
Användning av fossil energi för tunga lastbilar jämfört med 2008 (=100)



Var befinner vi oss?

Nuläge KNEG

KNEG resultat 2008 - 2011



Var befinner vi oss?

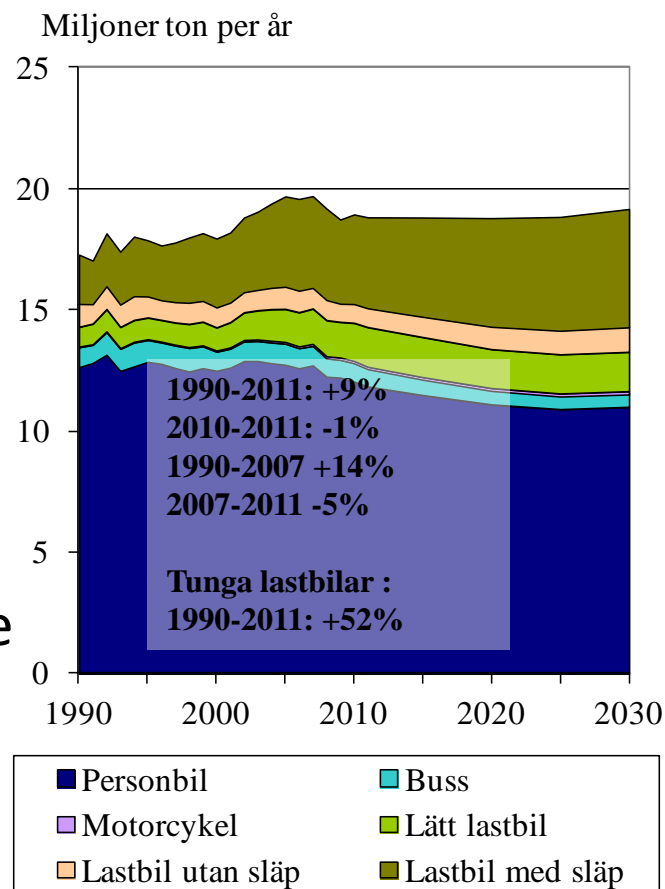
Nuläge vägtransportsektorn

Positivt

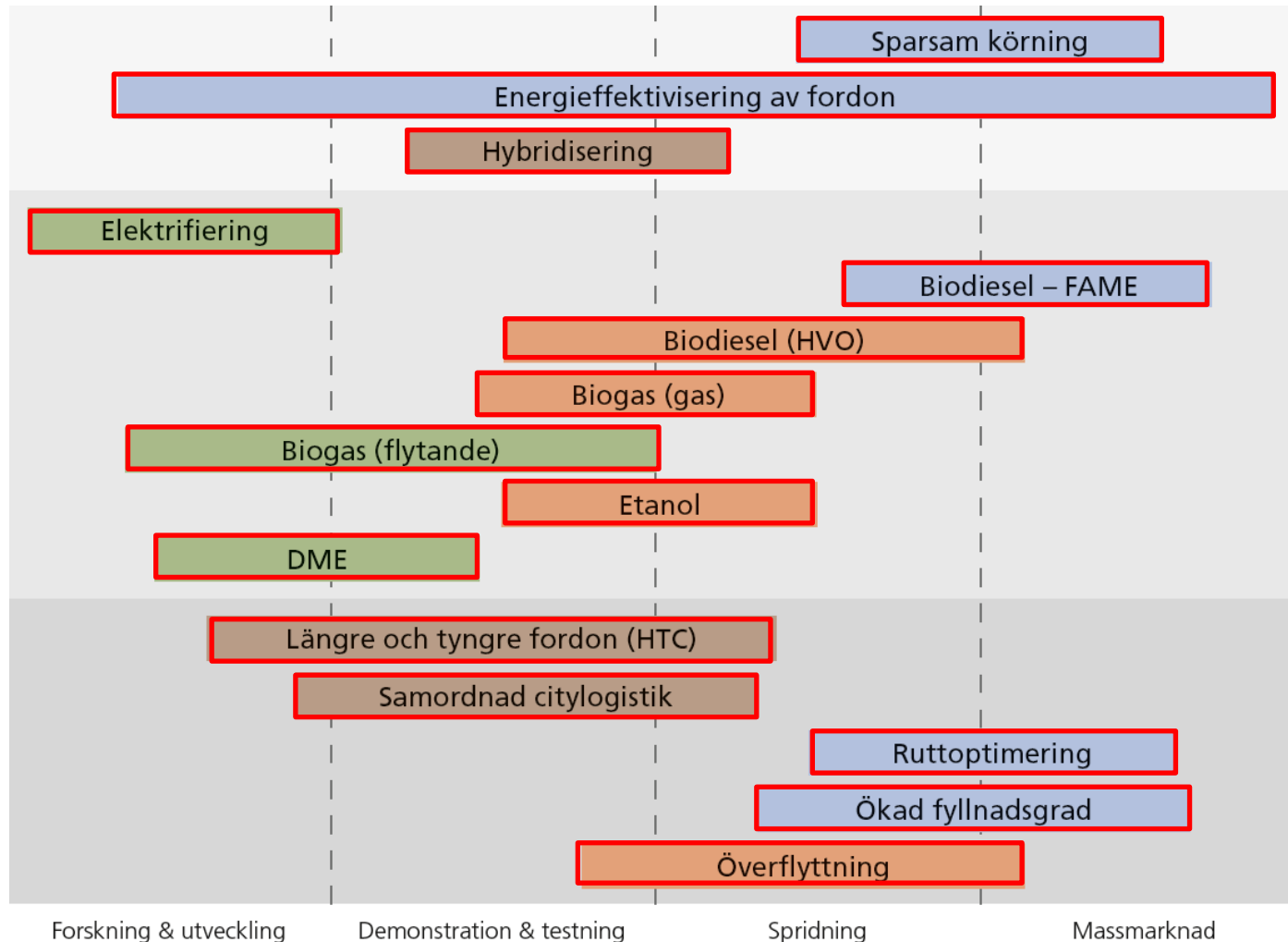
- Utsläppen från vägtrafiken minskar
- Men det beror på rekordartad energieffektivisering av nya personbilar
- Och i viss mån ökad andel förnybar energi

Utmaningar

- Utsläppen är fortfarande 9 procent större än 1990, hela ökningen ligger på lastbilar
- Utan trafikökning hade utsläppen från vägtrafiken minskat med 13 procent sedan 1990



Vilka är utvecklingsbehoven?



Utnyttja alla trafikslag och förbättra logistiken

Potential 2030 -2050

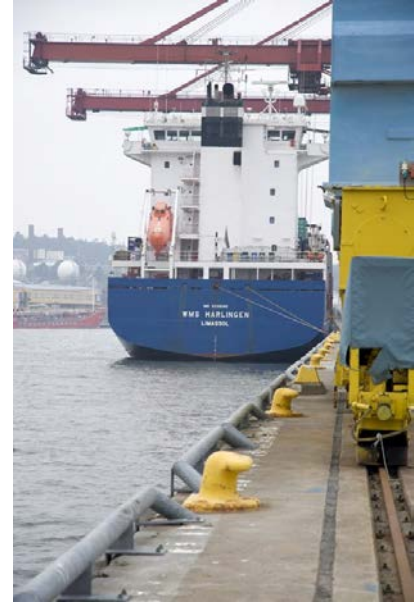
- Oförändrad lastbilstrafik trots ökade transportvolymer

Överflyttning kräver

- Ökad tillgänglighet och tillförlitlighet i järnväg
- Bättre styrning av kapacitetsutnyttjandet genom differentierade banavgifter
- Förbättrat drift och underhåll
- Längre mötesspår och terminaler
- Internationell harmonisering av regelverk och standarder
- Väl fungerande noder och förbindelser till hamnar
- Alla trafikslag måste betala sina kostnader

Längre och tyngre lastbilar kräver

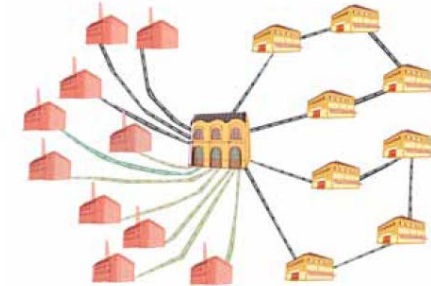
- Förändrat regelverk
- Utpekade vägnät med vid behov förstärkta broar
- Uppföljning av effekter



Utnyttja alla trafikslag och förbättra logistiken (2)

Samordnad citylogistik kräver

- Samlat ansvar med befogenhet hos kommunen för att driva godstransportfrågor
- Incitament för samordnade transporter såsom
 - tillgång till kollektivtrafikkörfält, utökad tidsfönster, undantag från trängselskatt, kommunal delfinansiering av samordningscentral, krav på rena och samordnade transporter i staden (t.ex. inom miljözon).



Ökad fyllnadsgrad och bättre ruttplanering kräver

- Utvecklade ICT lösningar
- Affärs- och lagerstyrningsmodeller med framförhållning
- Byte av gods mellan transportörer



Generellt

- Beslut på rätt nivå i företaget

Energieffektivare fordon och användning

Potential

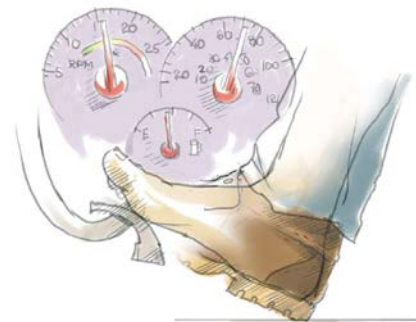
2020 Fjärr -11%, Distribution -17%, användning -8%

2030 Fjärr -24%, Distribution -60%, användning -15%

2050 Fjärr -47%, Distribution -60%, användning -15%

Effektivare fordon och användning kräver

- Regelverk med standard för tunga lastbilar
bränsleförbrukning och CO₂, på sikt bindande krav
- Koldioxidifferentierad fordonsskatt
- Styrmedel för i princip CO₂-fri citylogistik
- Däckmärkning och krav på högsta rullmotstånd som
även inkluderar regummerade däck
- Utbildning av förare i sparsam körning inklusive
motivationsprogram och coachning
- System för bättre hastighetsefterlevnad
- Energieffektiv vägutformning



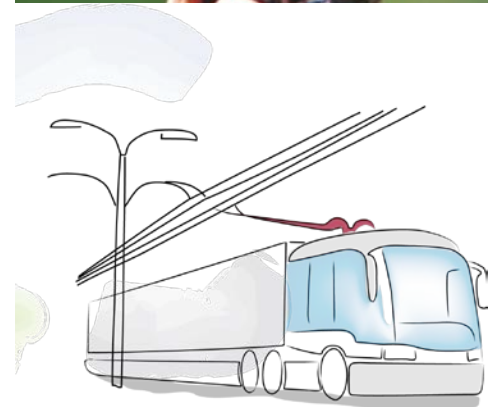
Förnybar energi

Potential för lastbil

2020	2 TWh bio	13% förnybart
2030	7 TWh bio + 0,6 TWh el =	65% förnybart
2050	7 TWh bio + 2 TWh el =	100% förnybart

Ökad andel förnybar energi kräver

- Långsiktig politik och förutsägbara styrmedel
- Olika grad av teknikmognad kräver olika typ av styrmedel
- Styrmedelsprinciper harmoniserade med omvärlden
- Nettoutgifter för styrmedel måste rymmas inom statsfinanserna



Slutsatser & rekommendationer

- Det går att nå målen 2030 och 2050, men för att göra det krävs ett antal åtgärder och styrmedel.
- Alla åtgärder befinner sig i olika grad av kommersialisering och behöver olika stödsystem
- Fortsatt trippel-helix är nyckel till framgång
- Sverige har goda möjligheter att skapa nya lösningar för framtidens hållbara transporter, t ex elektrifiering
- Flera lösningar kan finnas utanför transportsystemet och dess aktörer (samhällsplanering, transportefterfrågan, livsstil etc.)
- KNEG kan inom flera områden fungera som testyta och samverkansplattform
- Denna rapport kan utgöra ett underlag till kommande handlingsplan