



Shift

Sustainable Horizons in Future Transport

PM: Dialogmöte med bransch och sakkunniga

IVL Svenska Miljöinstitutet, 31 maj 2016

Urbana persontransporter

Workshopen börjar med en kort presentation av projektet, inklusive de två inriktningarna *urbana persontransporter* och *långväga godstransporter*. Shift söker löpande kontakt med bransch och myndigheter för att fånga upp tankar och ny input.

Mårten Johansson, Åkeriföretagen, undrar varför Shift fokuserar på långväga godstransporter med tanke på **att ungefär 80 procent av alla transporter är korta**. Markus Wråke svarar att det var ett val som projektet gjorde av resursskäl men att han välkomnar input som denna för den fortsatta riktningen i projektet.

Mattias Goldmann, Fores med 2030-sekretariatet, fortsätter med att berätta om de tre B:na som transport systemet måste fokusera på för att klara av klimatmålen: **bilen, bränslet och beteendet**. Utgångspunkten för dragningen är dels deras rapport om nuläget i omställningen (<http://2030-sekretariatet.se/nulage2016/>), dels de indikatorer de tagit fram för att mäta måluppfyllelse gentemot en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030 (2030-sekretariatet.se/indikatorer).

Övergripande är vi i nuläget ungefär var vi behöver vara för att klara målet, men med flera oroande tendenser; nybilsförsäljningen ökar snabbt medan miljöbilsandelen minskar, kollektivtrafikens andel av resorna ökar inte, cyklingen minskar långsiktigt och antalet mil i bil ökar. Därtill har Sverige fått backning från EU för den lägre beskattningen av biodrivmedel som en stor del av den hittillsvarande måluppfyllelsen grundar sig i.

Efter alla inledande presentationer är ordet fritt för tankar och reflektion.

Ebba Tham, SPBI, tar ordet och påpekar att det är väldigt viktigt att ta hänsyn till **biobränslepotentialen** i scenarierna. Till exempel är **användningen av HVO mycket begränsande**. Idag använder Sverige ungefär 70-100 procent av den totala HVO produktionen. Hon i frågesätter om det är rimligt att låta Sveriges lösning vara en "plocka-russinen-ur-kakan-lösning".

Johanna Mossberg, F3, inflikar att idag skickar Sverige sin "fina" etanol till Tyskland. Ebba Tham fortsätter och berättar att utvecklingen inom EU kommer påverka mycket, speciellt efter 2030. På EU-nivå kommer det **från 2020 endast vara tillåtet att ha 7 procent grödobaserad inblandning i**

drivmedel. Även hållbarhetskriterier för skogsbruk är på gång. Eftersom skatteregler måste ta hänsyn till **WTO-reglerna** blir det svårt att införa nya regleringar. Det räcker dessutom att ett annat EU-land byter styrmedel så förändras strömmarna i Europa, vilket ur ett helhetsperspektiv inte gynnar klimatet.

Diskussionen övergår till att handla om olika bränslen. Johanna Mossberg nämner att **elektrobränslen** kan vara en möjlig teknik som bör tas hänsyn till. Dock måste det finnas ett överskott av el eftersom produktionen av vätgas inte är tillräckligt effektiv.

Jon Malmsten, Solkompaniet, undrar om det finns något elektrobränsle som har en vettig bränsleeffektivitet för nordiska förhållanden. I Japan, till exempel, satsas det på vätgas men Japan har bättre tillgång till naturgas. Troligen kommer rena elbilar slå igenom än mer 2018 när **nästa generation elbilar** lanseras. Lars Zetterberg påpekar att den tekniska utvecklingen för batterier har stagnerat något.

Ebba Tham undrar **hur andrahandsmarknaden för elbilar** ser ut med tanke på att Toyota har lagt ner sin utveckling av elbilar. Jon Malmsten svarar att Nissan har sett att batterierna håller bättre än vad man tidigare har trott. Med möjligheterna att leasa el-bil minskar också risken för privatkunden.

Ann-Christin Frickner, Klimatkommunerna, påpekar att det är viktigt att Shift är **modiga i sina lösningsförslag** speciellt när det handlar om kollektivtrafik. Det hade varit spännande att studera en blandning mellan persontransport och gods. Markus Wråke, IVL, håller med. Dock är det svårt att fånga upp sådana förslag på ett bra sätt.

Ulf Pilerot, Trafikverket, påpekar att det är viktigt att ha **en bra planprocess**. Till exempel är **parkeringsstrategin** ett väldigt kraftfullt verktyg. Magnus Swahn, NTM, inflikar att även **stadsplanering** är viktig. Bilen är måttstocken när man bygger ny områden. Kollektivtrafik glöms lätt bort. Ulf Pilerot försätter genom att berätta att **endast 30-40 kommuner har en vettig trafikstrategi**.

Catherine Löfquist, Bring, nämner att det är andra faktorer utanför transportsystemet som måste finnas för att kunna ändra ett beteende. Till exempel måste det finnas bra uppkoppling i bostäderna för att kunna **jobba hemma**. Samtidigt måste det finnas en **acceptans och vilja i samhället** för att beteendeändringen ska bestå. Hon ger exempel på näthandeln som kom redan på 1990-talet men slog igenom först under 2010-talet.

Magnus Swahn påpekar att **fler kan handla lokalt** utan bil, det finns mycket myter och föreställningar om att det är dyrare i närbutikerna. I själva verket blir det ofta dyrare och miljösämare när vi handlar billigt på stormarknader utanför staden och slänger större andel mat. **Gångavstånd och cykelavstånd** till lokala centrum är viktigt.

Lars Zetterberg menar att kanske blir det de nästbästa lösningarna som vinner, **vi kan inte helt bygga om våra städer**.

Ebba Tham inflikar att trenden just nu är att antalet körkortsinnehavare bland unga ökar. Samtidigt är trenden för bilägandet inte entydigt på väg ner. Hon fortsätter och berättar att många

konsumenter värderar att ha en egen bil vilket kan motstrida förslag på att dela fordon. Henrik Brodin berättar att **tjänstebilarna står för 2/3 av totala bilstocken i Sverige.**

Ulf Pilerot undrar hur det går med **samdistribution**. Tidigare har Trafikverket stöttat många sådana projekt. Magnus Swahn svarar att idag sker redan en stor samordning och potentialen är inte så stor. Han lyfter också idén att **distribuera varor nattetid i långsamgående förarlösa eldrivna fordon** för att bättre utnyttja vägnätet, på samma sätt som man gör i storstäder som New York och Tokyo.

Mårten Johansson nämner att det är **skillnad mellan autonoma fordon för personer och för gods**. För gods måste det finnas en person som lastar av och lastar på. Autonoma **fordon kan också öka trängseln i staden**, om än **frigöra parkeringsyta** vilket är viktigt för bostadsbyggandet. Ökningen av **förarlösa bilar i staden kan även ge negativ påverkan på kollektivtrafiken**. Han föreslår att förarlösa elbilarna används primärt till infartsparkeringar där de laddas förmånligt. Jon Malmsten påpekar att elbilar inte fungerar optimalt i staden då det ofta **saknas parkeringsplatser med laddningsstationer**.

Ebba Tham säger att det finns en rad **juridiska problem** kvar att lösa innan autonoma fordon finns på marknaden. Jon Malmsten inflikar att autonoma fordon kan innebära en **kris för bilindustrin** med tanke på att vi endast använder bilen fem procent av dygnets 24 timmar vilket skulle leda till att vi **endast kommer behöva fem procent av dagens personbilsflotta**.

Mårten Johansson tar diskussionen vidare; skatter styr mycket vilket bränsle som används. **Subventioner och kvotssystem får inte samexistera idag**. Mårten Johansson menar att kvotplikt är ett bättre förslag än subventioner. **Dock måste hela EU vara en del av kvotplikten**. Sverige har redan den högsta koldioxidskatten i Europa. **Alla måste gå i takt**. Vi kan inte springa före, det riskerar att slå ut svensk transportnäring. Ebba Tham replikerar att om kvotplikt införs kommer alla bränslen få samma skatt. **Skatteverket måste in i diskussionerna**.

Mattias Goldmann påpekar att dagens mål implicerar att några länder/företag ska gå före, men att en kvotplikt på EU-nivå riskerar leda till att **ingen går före**. Som exempel berättar Mats Hollander om **Scania som siktar på fullständig fossilfrihet med Sverige som testmarknad**.

Ebba Tham berättar att inom EU kommer en stor debatt påbörjas under hösten för att diskutera hur **stadshusreglerna ska se ut efter 2020**. Påpekar också att branschens ständiga önskan om långsiktiga selregler aldrig kommer att infrias, vår värld är alldeles för föränderlig.

Jon Malmsten anger att **analyserna i Shift måste både vara flexibla och robusta**. Det är viktigt att fånga upp alla steg från idag till ett fossilfritt transportsystem. Till exempel måste vi ha **gasbussar nu och elbussar i framtiden**. Han påpekar att det är väldigt viktigt att **undvika inlåsnings effekter**.

Mårten Johansson: **trafiksäkerhet, kostnader och miljö** ofta går ofta hand i hand.

Anki Frickner: det är viktigt att fundera på vad vi vill åstadkomma. Ibland måste vi **ta stora kliv för att komma framåt i utvecklingen**. Vi behöver en nationell samsyn, idag drivs förändringen av enskilda initiativtagare. Först när föregångaren visar tummen upp hänger alla andra med.

Jon Malmsten: för att kunna påverka måste man **hitta argument som ligger nära det personliga**. **Hade det inte varit för att Tyskland gått före med solel** hade inte den globala utvecklingen varit så god.

Markus Wråke avslutar workshopen, tackar för allas deltagande och betonar att dörren fortfarande står öppen för inspel och kontakt med forskningen i Shift.

Långväga godstransporter

Eftermiddagen börjar med att Markus Wråke berättar kort om Shift.

Fredrik Larsson, Svensk Sjöfart, får frågan om hans spontana tankar. Han svarar att det handlar om att **byta bränsle och ändra beteende**. Man behöver mer forskning för att ta fram bättre bränslen. Finansieringen är avgörande.

Trots sjöfartens egna problem med utsläpp har man stora möjligheter att avlasta transporter på väg. För att lyckas med det måste olika **myndigheter och andra beslutfattare samarbeta**. Som exempel berättar han att planerna på att använda pråmar som transportmöjlighet längs Götakanal inte längre är möjligt på grund av ett brobygge. Han **saknar helikopterperspektivet**.

Patrik Klintbom, AB Volvo, håller med om att det behövs en helikoptervy. Han påpekar att samhällsplanering är väldigt viktigt och att det är bra om det finns sömlösa övergångar mellan olika transportslag i logistikkedjan. **Idag saknas tydliga spelregler vilket omöjliggör investeringar**. Han nämner också att ellastbilar inte är möjligt -en lastbil fraktar gods, inte batterier. Men AB Volvo är teknikoptimister, **det kommer ske stora tekniksprång framöver. Elutvecklingen går väldigt fort**.

Mats Hollander, Green Cargo, berättar att transport **via järnväg har blivit allt dyrare med högre banavgifter** samt att det är svårt att konkurrera med andra transportslag. På grund av detta har gods gått från järnväg till väg. Signalerna från samhället är dock att transporter ska gå mer på järnväg. För att kunna göra det krävs investeringar och **bättre samarbete mellan olika transportslag**.

Mårten Johansson påpekar att det är viktigt att framtida containrar inte blir för tunga för lastbilarna. Han framhåller att för att hitta bra lösningar måste man ta hänsyn till barriärer som är av ekonomisk, teknisk och sociala karaktär. Han lyfter fram att **HCT är en lågt hängande frukt; ju mer last en lastbil kan ta desto bättre för miljön**. Han påpekar även att det är viktigt att olika tekniker inte ska spela ut varandra.

Ulf Pilerot berättar om idén ett **fysiskt internet för gods**. De flesta lastbilarna går idag tomma på vägen tillbaka till terminalen, till exempel sopbilen. På så sätt kan man **öka fyllnadsgraden i lastbilar**. Dock saknas en bra affärsmodell, stora transportföretag kommer inte ge upp sina fördelar för att samarbeta med mindre firmor.

Patrik Klintbom nämner att det **är svårt att få till en Uber-lösning för gods** just på grund av de tveksamma affärsmodellerna. För att det ska vara lönsamt att använda gas måste biogasen vara 30 till 40 procent billigare.

Karin Varverud, Energifabriken, påpekar att det är **otydligt vem som äger transportfrågan**. Ofta är transporten en undergrupp i upphandlingen. På grund av detta är det svårt att veta vem som kan påverka transportsystemet. **Man kan utveckla affärsmodellerna utifrån kvotplikten**. Vi tror att det

finns en vilja att betala. Det måste bli mer gynnsamt för de som jobbar med 100 procent rena bränslen.

Tove Winiger, Åkeriföretagen, berättar om värdegrundsarbetet "Fair transport". Slutsatserna från arbetet är **att ansvaret ligger hos transportköparen** och det är viktigt att köpet värderas efter tjänst och inte enbart pris.

Ulf Svahn anser att tekniken för att producera hållbara biodrivmedel finns. Problemet idag är att det måste fungera ekonomisk och att **det måste finnas ett bra distributionssystem**. Om det finns allt för många olika blandningar och typer av biodrivmedel blir det svårare och dyrare att distribuera bränslena ut till hela landet.

Karin Varverud påpekar **om kvotplikt införs kan det leda till att utvecklingen för höginblandning stagnerar**. Hon anser att det är viktigt att några går före och på så sätt driver utvecklingen framåt.

Patrik Klintbom säger att det är bra att börja med drop-in-bränsle men **samtidigt satsa på förgasning och effektivisering**. Plocka långt hängande frukter.

Markus Wråke uppmanar till ett sista varv med kommentarer: vad får Shift inte få missa?

Karin Varverud befarar att **grödebaserade drivmedel riskerar att spelas ut av EU-lagstiftning**. Behovet är enormt och det konkurrerar inte med livsmedel utan gynnar också areella näringarna.

Mårten Johansson menar att vi **behöver effektivare transporter** - genom att göra lastbilarna tyngre och längre är mycket vunnet med enkla medel. Hybridfordon borde bli billigare i framtiden.

Tove Winiger anser **att offentliga aktörer borde ta sitt ansvar** och köpa hållbara transporter eftersom de är normsättare. Vi vill se kvalitetskonkurrens, inte priskonkurrens.

Magnus Swahn säger att **det viktigaste är att se till att efterfrågan på transporter minskar – allt måste inte fraktas**- och att göra transportsystemet mer effektivt, samt att samhällsplaneringen är väldigt viktig.

Fredrik Larsson anser att det är viktigt att **konkurrensen mellan olika transportslag ska vara neutral**. Det är bra att det kommer **hybridlösning för sjöfart med mer energieffektivitet**. Parallellt borde CCS vara en del av analysen. Idag finns det teknik där långgående sjötransporter använder sig av vågkraft och vind.

Ulf Pilerot tycker att det är viktigt att ha hänsyn till processutvecklingen. Det är svårt att ändra beteenden om det inte finns någon vilja hos befolkningen. **För att kunna styra processen måste det finnas en större medvetenhet om vad som händer i samhället**. Man kan inte springa på alla bollar men man för känna till de alla.

Patrik Klintbom tycker att det är viktigt att ta med **regleringen av långväga transporter för både NOx och partiklar. Flyget kommer vara en del av EU-ETS i framtiden**.

Olle Jansson anser att Shift bör studera **elektrobränslepotentialen**. Andra tekniker som är intressanta är **elvägar som antingen går mellan gruvor och hamn eller vältrafikerade vägar, till exempel E4:an**, samt hybridisering. Han tycker att Shift borde kunna hämta inspiration om vad som händer i världen, till exempel på batteriutvecklingssidan.

Jon Malmsten lyfter att det är viktigt att ha i åtanke **att förutsättningarna år 2050 inte kommer vara desamma som idag**. Därför är det viktigt att ta fram lösningar för hela vägen från idag tills år 2050. Han säger även att Shift borde **titta på var biobränslen kan användas på bästa sätt** med tanke på att det finns andra sektorer som också kommer behöva biobränslen.

Ulf Swahn anser att det är viktigt att studera **och utforma styrmedel mot ett så teknik- och konkurrensneutralt håll som möjligt**. Det styrmedlet ska styra mot är klimat. Ulf Swahn lyfter också fram att **mackar kan få problem om det finns för många olika typer av bränslen**.

Johanna Mossberg: Håll tungan rätt i mun när vi går från nu till sen. **Använd alla lösningar**.

Mats Hollander vill se intelligenta transportlösningar som inte uteslutande fokuserar bränsle, **miljöbilspremie för lastbilar exempelvis**.

Henrik Brodin tycker att det är viktigt att ta fram vad målet är och **studera vilka produktsteg som behövs på vägen**. Han föreslår också att det är viktigt att **ge stöd för att utveckla nya lösningar**.

Torhild Meistad framhåller den **nordiska modellen med samarbete över gränserna** som något att bygga vidare på och utnyttja för erfarenhetsutbyte och inspiration.

Mötet avslutas med att Markus Wråke berättar om den fortsatta processen för Shift, tackar för all värdefull input och uppmuntrar till fortsatt dialog.