



Nyhetsbrev från 2030-sekretariatet

I slutet av varje månad samlar 2030-sekretariatet nyheter kring transportomställningen i Sverige. Tipsa oss gärna om nyheter!

Klicka [här](#) om du vill prenumerera på nyhetsbrevet. Skicka gärna vidare till dem du tror kan vara intresserade.

Bilen, bränslet och beteendet



Maria Stenström ny ansvarig för mobilitet och beteendefrågor på 2030-sekretariatet

Maria Stenström, tidigare vd för Göteborgs Stads Parkeringsaktiebolag, blir ny ansvarig för mobilitet och beteendefrågor på 2030-sekretariatet. Hon lyfter tillgänglighet som en nyckel till

hållbara resor. Först när vi möter människor i deras vardag och fokuserar på deras behov kan vi hitta hållbara mobilitetslösningar, [skriver Maria i Aktuell hållbarhet](#).

Läs [pressmeddelandet här](#), och intervjun med Maria i [Miljö & Utveckling](#).

Ekotransport 24 maj – studio, debatter och interaktiva fokusrum

Högt tempo och en interaktiv publik ska göra årets största digitala transportevent till den förändringskraft vi behöver i samhället. Redan nu öppnar vi upp för deltagarna att skapa egna digitala temarum för aktuella fokusfrågor.

[Mer information finner du här](#), och tipsa oss om vad du vill diskutera i ett digitalt fokusrum (kl. 12.10–13.00) på info@2030sekretariatet.se.

[Läs mer om Ekotransport här](#)

Är tåget inte lika mycket värt som flyget?

Jens Holm, Trafikuskottets ordförande, ställer frågan till Näringsminister Ibrahim Baylan varför SAS får 6,5 miljarder i stöd medan SJ får noll kronor i ägartillskott. Med en förlust på 1,8 miljarder kronor under coronapandemin är SJ i behov av finansiellt stöd för att upprätthålla trafiken.

[Läs mer här](#)

EU:s taxonomi under förändring

Taxonomin är EU-kommissionens förslag på riktlinjer för den finansiella sektorn, och kommer att få långtgående konsekvenser för finansiering av teknikutveckling. Det taxonomin kallar hållbart får finansiering medan det blir betydligt svårare för annan teknik. I första förslaget var bland annat biodrivmedel negativt behandlade, men en viss förbättring har skett.

2030-sekretariatet är i grunden positiva till klimatkrav på finanssektorn, men EU behöver ta till sig de 46 000 kritiska synpunkter som kommit in från hela Europa. 2030-sekretariatet har haft möte med vice ordföranden Frans Timmermans kansli.

[Läs mer här](#)

Naturgaslobbyister vinner framgångar i Bryssel

Det pågår en intensiv debatt om naturgasens roll i Bryssel. Starka nationella och industriella förespråkare vill se en ökad roll för den fossila naturgasen. Nu har kommissionen gått med på att inkludera naturgas för kraftvärme med vissa klimatkrav. Betydligt hårdare krav för branschen idag, men långt ifrån förslagen på hur kraven på grön vätgas sett ut.

2030-sekretariatet vill se ett bonus-malus system för gasmolekylerna, med stöd till biogasen och en kostnad för naturgasandelen. Då straffas naturgasen ut finansiellt, och vi får en utveckling där biogasens fördelar snabbt uppväger merkostnaden för fossilgas.

[Läs mer här](#)

De globala utsläppen nu tillbaka på nivån innan pandemin, varnar IEA

De globala utsläppen minskade med 5,8 procent under pandemin, den största minskningen sedan andra världskriget. Nu varnar det Internationella Energiorganet för att utsläppen är tillbaka på nivåer som före pandemin. Nivåerna i utsläppsriktarna Kina och Indien är högre än 2019.

2030-sekretariatet ser att vi riskerar en förlorad chans till omställning. Vi behöver hålla kvar vid ökad digitalisering, nya arbetsmetoder och anpassa oss till en ekonomi som inte är fokuserad på konsumtion.

[Läs mer här](#)

Smyger EU in ett stopp för förbränningsmotorn redan 2025?

EU beslutar om så kallade Euroklasser för motorer som reglerar utsläpp förutom koldioxid. Ett viktigt arbete som lett till allt lägre utsläpp av kväveoxider, partiklar och kolväten. Nu höjs varnande röster för att den kommande Euro 7-klassen, som ska gälla från 2026, blir så hård att den utesluter förbränningsmotorer.

Det är viktigt att ställa emissions- och bullerkrav på motorer, och Euroklasserna har drivit på teknikutvecklingen. Bra så, men kraven får inte bli ett sätt att förbjuda förbränningsmotorn innan elektrifieringen slagit igenom. Den må vara det viktigaste spåret för lätta fordon, men även med rekordsnabb utveckling säger EU att bara 10 procent av fordonen på vägarna år 2030 går på el.

[Läs mer här](#)

Tydligare tecken på reduktionsplikt för flyget i allt fler europeiska länder

Nu blir ryktena kring det nära förestående [ReFuelEU initiative](#) allt tydligare. Medlemsländerna verkar stå bakom en reduktionsplikt för flygbränsle, alltså krav på successivt ökande biodrivmedelinblandning. Nu talas det om 2 procent 2025, 5 procent 2030, 20 procent 2035, 32 procent 2040, och hela 63 procent 2050. Med en betydligt blygsammare start än den svenska reduktionsplikten, men med en planeringshorisont som går betydligt längre.

Reduktionsplikten är ett bra verktyg, men utan effektivisering och begränsningar klarar vi inte att leverera tillräckligt mycket drivmedel. Vi måste alltid ta med effekter av digitalisering och andra förändrade beteenden i kalkylen. 63 procent koldioxidreduktion i EU 2050 skulle, med dagens förbrukning, kräva nästan 31 miljoner ton hållbara flygbränslen, en tredjedel av den globala biodrivmedelsproduktionen idag.

[Läs ICCT:s analys här](#) (rapport för nedladdning))

Rekord i utsläppsminskning från nya fordon 2020

Varje år sammanställer Trafikverket utsläppen från nya fordon. Tack vare biodrivmedel och energieffektivare fordon som elfordon landade årsgenomsnittet på 93 gram koldioxid per kilometer

– en rekordminskning från 120 gram under 2019. Trots detta måste takten ökas för att klara 2030-målet. Pandemin ledde också till att biltrafiken minskade med 10 procent under 2020, vilket är nära 1980 års nivå.

2030-sekretariatet följer utvecklingen i transportsektorn. Utsläppen från nya fordon är viktig, men nytillskottet är bara fem procent av antalet fordon på vägarna i Sverige. För de fordon som redan finns på vägarna krävs biodrivmedel och minskad bilanvändning för att minska dess klimatpåverkan.

[Läs mer här](#)

Vätgas för fartyg utvärderas

IVL tillsammans med norska Sintef, Islands universitet, Stena Rederi och Powercell Sweden ska analysera vätgas och bränslecelllösningar för den nordiska sjöfartssektorn. 2030-sekretariatet deltar med analys och kommunikation. Vätgas kan spela en viktig roll för fartyg, och är ett av alternativen i Stenas planering.

Det är viktigt att identifiera klimatsmarta alternativ för fartyg. 95 procent av allt gods transporteras någon gång på fartyg, och efterfrågan på klimatsmarta drivmedel är mycket stor, menar 2030-sekretariatet.

[Läs mer här](#)

Nu kommer infrastrukturpropositionen – har regeringen lyssnat på kritiken?

Just efter påsk kommer regeringens infrastrukturproposition som bygger på Trafikverkets planeringsunderlag 2022-2033/37. Trafikverket har fått kritik, inte minst för att prognoserna för de framtida transporterna är alltför bilinriktad. Trafikutskottet skall hålla i riksdagens hantering.

Trafikverkets inriktningsunderlag är underlaget för den långsiktiga nationella infrastrukturplanen. 2030-sekretariatet har kritiserat underlaget för att inte beakta klimatmålen för transportsektorn och låsa sig vid gammalmodoga prognoser för transportsektorns utveckling.

[Läs mer här](#)

Rekordökning i e-handel – problemet med returerna är kvar

Under 2020 ökade e-handels omsättning med 40 procent. 90 procent av vuxna svenskar har handlat på nätet under 2020. Ökningen var kraftigare i slutet av året. Men andelen returer ligger fortfarande på 30-40 procent i genomsnitt enligt [svt nyheter](#).

2030-sekretariatet tycker det är skandal att branschen inte infört begränsande villkor för returer av exempelvis näthandlade kläder. Det skall inte vara gratis att skicka en storlek man tog hem "utifall att".

[Läs mer här](#)

Så ändrades kollektivtrafiken under

coronapandemin

Svensk kollektivtrafik har grundligt undersökt hur pandemin har påverkat kollektivtrafikresandet. Ungefär en tredjedel av resenärerna har avstått en eller flera resor under 2020, mest hos de äldre. Nästan hälften av de som ofta använder bil har valt bort kollektivtrafiken, medan andelen hos "växlare", som normalt använder båda transportmedlen, minskade kollektivtransportresandet med 27 procent.

Resenärerna har följt rekommendationerna att begränsa trängseln på kollektivtrafiken, och vi ser en ökning av bilåkandet från vanebilisterna. Efter pandemin måste både kollektivtrafiken och svenska myndigheter lyfta fram att kollektivtrafiken är både effektiv och klimatsmart. En ökad digitalisering kan bidra till att minska trängsel under rusningstrafik.


[Läs undersökningen här](#)

Ett nyhetsbrev från 2030-sekretariatet

nyhetsbrev@2030sekretariatet.se

 [Dela](#)

 [Vidarebefordra](#)

 [Twitter](#)

[Avregistrera mig från detta utskick](#)

Powered by EditNews