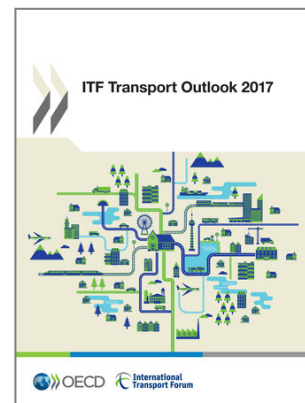


OECD *Multilingual Summaries* ITF Transport Outlook 2017

Summary in Swedish



Read the full book on: [10.1787/9789282108000-en](https://doi.org/10.1787/9789282108000-en)

ITF:s transportöversikt 2017

Sammanfattning på svenska

Bakgrund

International Transport Forums (ITF) transportöversikt ger en global översikt över den senaste händelseutvecklingen i transportsektorn och utsikterna för den närmaste framtiden. I översikten presenteras även långsiktiga prognoser för hur efterfrågan på transportområdet kommer att utvecklas fram till 2050 när det gäller gods- (sjö-, luft- och marktransport) och passagerartransport (bil-, järnvägs- och lufttransport), samt prognoser för koldioxidutsläpp i samband med denna transport, i olika politiska scenarier.

Här tittar man särskilt på hur de största politiska, ekonomiska och tekniska förändringarna sedan 2015, tillsammans med andra internationella förändringar, t.ex. fastställandet av FN:s mål för hållbar utveckling, påverkar framtidens transporter. Särskilt fokus ligger på tillgängligheten i städer, där man lyfter fram politikens betydelse för att kunna skapa hållbara transportsystem som är lika tillgängliga för alla.

lakttagelser

Koldioxidutsläppen från transporter kan komma att öka med 60 % fram till 2050, trots de stora tekniska framsteg som antas i översiktens referensscenario. Om inga ytterligare åtgärder vidtas kan koldioxidutsläppen från globala godstransporter komma att öka med 160 %, i och med att de internationella godstransportvolymerna trefaldigas i referensscenariot, vilket bygger på OECD:s handelsprognoser. Detta beror till stor del på den ökade användningen av vägtransporter, särskilt för korta transporter och i regioner som saknar järnvägsförbindelser, t.ex. Sydostasien. Genom att optimera färdvägarna eller låta företag dela lastbilar och lagerlokaler kan man öka beläggningen och minska antalet tomma transporter. Sådana effektivitetsvinster kan få lastbilstransporternas koldioxidutsläpp att minska med upp till en tredjedel.

Antalet flygpassagerare kommer att fortsätta att öka kraftigt i takt med att allt fler länder i världen blir allt mer tillgängliga med flyg. Under de kommande 15 åren kan passagerarflyget komma att öka med 3–6 % per år. Resandet ökar snabbast på flygsträckor inom Asien där ökningen ligger på nästan 10 %. Koldioxidutsläppen från den internationella luftfarten kan komma att öka med omkring 56 % mellan 2015 och 2030, trots en kraftigt ökad bränsleeffektivitet. Liberala lufttrafikavtal och fler regionala lågprisflygningar gör att nätet kan utökas och priserna sjunka, vilket driver på tillväxten. Städer runt om i världen kommer att bli mer tillgängliga i takt med att restiderna blir kortare. Det kommer fortfarande att finnas stora regionala skillnader när det gäller tillgängligheten med flyg. Detta kan dock avhjälpas genom investeringar i regionala flygplatser och bättre marktransportförbindelser mellan flygplatser och städer.

Den motorburna rörligheten i städerna väntas fördubblas mellan 2015 och 2050. Den väntas öka med 41 % till 2030 och med 94 % till 2050 i översiktens referensscenario. Andelen personbilar kommer att fortsätta att öka kraftigt i utvecklingsregioner och endast minska något i utvecklade ekonomier. I alternativa politiska scenarier där människor uppmuntras att resa kollektivt ligger den motorburna passagerartrafiken

på en liknande nivå sett till antalet km, men där står busstrafiken och annan kollektivtrafik för över 50 % av den totala efterfrågan.

Politiska insikter

Klimatavtalet från Paris 2016 måste omsättas i konkreta åtgärder för transportsektorn.

En lång rad politiska åtgärder kommer att behöva genomföras för att transportsektorns koldioxidutsläpp ska hålla sig på 2015 års nivå. Man kommer att behöva ta till alla politiska medel. Det kan till exempel handla om att undvika onödig efterfrågan på transport, övergå till hållbara transportalternativ och öka effektiviteten. Marknadsbaserade mekanismer kommer också att behövas. En sådan är det kompensationsystem för internationell flygfart som Internationella civila luftfartsorganisationen beslutat om. Det är enligt Internationella atomenergiorganets scenarier fortfarande möjligt att begränsa den globala uppvärmningen till 2 °C över den förindustriella nivån med sådana åtgärder, men inte till de 1,5 °C som är målet i Parisavtalet.

Politikerna måste agera snabbt för att hantera negativa förändringar på transportområdet.

Tekniska innovationer såsom elektromobilitet, självkörande fordon eller nya gemensamma transportlösningar lär förändra transportmönstren radikalt, särskilt i städer. Några av dessa innovationer gör det möjligt att kraftigt minska transportsektorns koldioxidavtryck och göra transporterna mer tillgängliga för alla. När det gäller godstransporter kan självkörande lastbilar komma att dramatiskt öka vägtransporternas komparativa fördelar i förhållande till andra transportmedel. Politiker och planerare måste beakta dessa förändringar för att inte bygga upp en dyr infrastruktur som inom kort blir förlegad eller låsa in sig i en koldioxidintensiv eller ojämlig utveckling.

För att minska stadstrafikens koldioxidutsläpp krävs det mer än att förbättra fordons- och bränsletekniken.

Tekniska framsteg kommer i sig inte att minska koldioxidutsläppen i städerna. Det behövs en beteendeförändrande politik, t.ex. drivmedelsskatter, låga transitkostnader eller en markanvändningspolitik som begränsar städernas utbredning, för att åstadkomma den extra koldioxidminskning som behövs. Lägre koldioxidutsläpp från stadstrafiken kan också komma som en positiv sideeffekt av en politik för att minska de lokala luftföroreningarna och trängseln, som är de största transportutmaningarna i många städer.

Med en riktad markanvändningspolitik kan man minska den transportinfrastruktur som behövs för att skapa en rättvisare tillgång till transport i städerna.

Lika tillgång till sysselsättning och tjänster är ett av delmålen i FN:s mål för hållbar utveckling. I många städer innebär den egna bilens flexibilitet en större tillgänglighet (sett till antalet möjliga destinationer under en viss tid) än kollektivtrafiken, även när trängsel tas med i beräkningen. Trots det kan en välplanerad kollektivtrafik som är tillgänglig för alla resenärer ge fler människor möjlighet att ta sig till olika destinationer. Eftersom kollektivtrafiken är effektivast i tätbebyggda storstäder kan en riktad markanvändningspolitik bidra till ökad tillgänglighet.

Regeringar behöver utveckla planeringsverktyg för att anpassa sig till den ovisshet som följer av förändrade konsumtions-, produktions- och distributionsmönster.

Med snabba planeringsförfaranden som bygger på en långsiktig, strategisk vision blir det lättare att anpassa sig till den ovisshet som är förenad med förändrade mönster i den globala efterfrågan, produktionen och transportvägarna. Tajmingen är avgörande för en god infrastrukturplanering och infasning av kapacitet för att skapa en jämnare utveckling vid infrastrukturinvesteringar, t.ex. i hamnar. Vid sådan planering bör man staka ut riktningen för den framtida utvecklingen, prioritera investeringar och kartlägga potentiella framtida flaskhalsar. Planerna kan även ligga till grund för reservering av mark, t.ex. för den framtida utvecklingen av hamnar och transportkorridorer.

© OECD

Denna sammanfattning är inte en officiell OECD-översättning.

Reproduktion av denna sammanfattning är tillåten, om OECD:s upphovsrätt och publikationens titel på originalspråket nämns.

Flerspråkliga sammanfattningar är översatta utdrag ur OECD-publikationer, som ursprungligen publicerats på engelska och franska.



[Read the complete English version on OECD iLibrary!](#)

© OECD (2017), *ITF Transport Outlook 2017*, OECD Publishing.

doi: 10.1787/9789282108000-en