



Fossilfria transporter och regional implementering: om utmaningar för samhällsekonomisk effektivitet

Beteendeförändring

Ekonomi

Klimat

Målkonflikter

Planering

Politik

Rättvisa

Lena Nerhagen

Projektledare, lektor och forskare i nationalekonomi.

Övriga deltagare:

Johanna Jussila Hammes, vti

Daniel Brandt, HDa



HÖGSKOLAN
DALARNA

vti

Avslutningsseminarium och
webbinarium 230419.

Två
avslutnings-
seminarier,
det andra på
engelska.

19 april 2023

13.00 – 13.25

Regionala skillnader i EU-direktiv, hur och varför? Exemplet "Direktiv om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen"

Lena Nerhagen

13.25 – 13.55

Regionala skillnader och kostnader – Resultat från en studie om kollektivtrafik i Sverige

Lena Nerhagen

13.55 – 14.40

Att beskriva regionala skillnader – svenska geografiska data jämfört med Eurostat

Daniel Brandt

14.40 – 15.00

Avslutande kommentarer och diskussion

23 maj 2023

13.00–13.30

Environmental federalism – on multilevel governance and differences between Sweden and Finland in their work within the EU.

Johanna Jussila Hammes

13.30–14.15

Cost-benefit analysis, environmental policy and fiscal federalism in the Netherlands.

Frits Bos

14.15–14.30

Time for questions and comments to Frits Bos

14.30–15.00

Federalism in Sweden – experiences from working within the Swedish government system.

Kent Ehliasson

Slutsatser i vårt
delprojekt 1:
”Brist på samhälls-
ekonomisk effektivitet
i den svenska miljö-
politiken försvårar
EU:s miljöarbete”

Lena Nerhagen, Johanna Jussila
Hammes, Roger Pyddoke
Ekonomisk Debatt 8/2021 (årgång 49)

Politiska förutsättningar år 2019:

Strategiskt arbete med omställning av transportsektorn i EU (infrastruktur för alternativa drivmedel, direktiv 2014/94/EU)

2017 beslutar riksdagen om etappmål för inrikes transporter. *Målet innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes luftfart, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.*

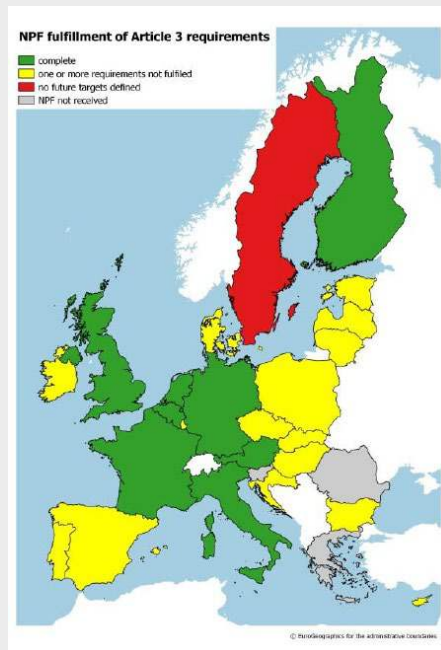
Utfall:

Sveriges första handlingsplan uppfyllde inte direktivets krav. Arbetet baserades inte på en samhällsekonomisk analys (Hansson, 2019).

Genomförandet av EU direktivet och den andra handlingsplanen hade år 2018 delegerats till regionala myndigheter i samarbete med nationella myndigheter.

Vår litteraturöversikt över myndigheternas arbete visade att en rad olika projekt och initiativ pågick och i viss mån lyftes regionala skillnader **men inte på ett systematiskt sätt.**

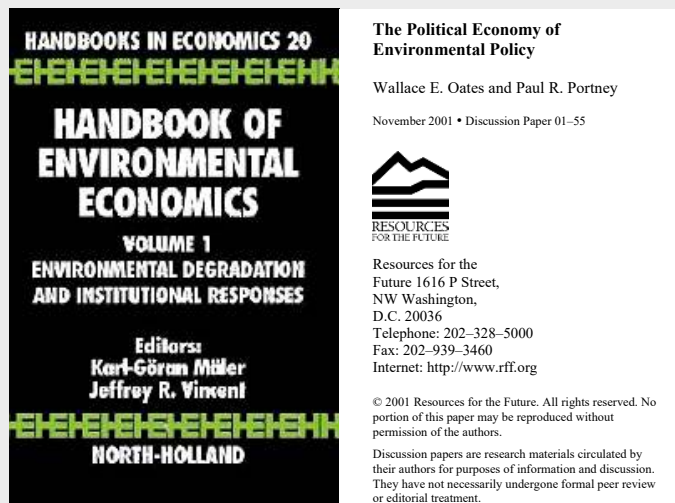
Direktiv 2014/94/EU Nationell handlingsplan



- Most of the measures highlighted in the Swedish NPF* are already in place. The intention to introduce an ambitious measure (a bonus-malus system) is communicated.
- The Swedish NPF does contain neither any future AFI targets, nor any quantitative future AFV estimates.
- The checklist shows that the requirements of the Directive are largely unmet.
- **Only insufficient information on designated agglomerations can be found in the Swedish NPF.** Maps are provided, though these show only high power recharging points. Notwithstanding the limited information, **the main urban agglomerations (13 cities with a population greater than 50,000 inhabitants)** currently seem to be adequately equipped with public electric recharging points.

*EU-kommissionen (2017b), "Commissions Staff Working Document. Detailed Assessment of the National Policy Frameworks. Part 1-3", SWD(2017) 365 final, EU-kommissionen, Bryssel

Vetenskaplig grund till EU's (miljö)arbete



The Political Economy of Environmental Policy

Wallace E. Oates and Paul R. Portney

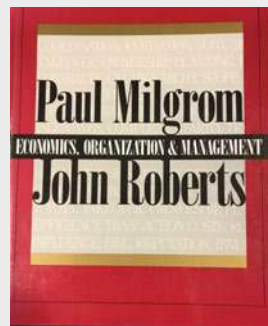
November 2001 • Discussion Paper 01-55



Resources for the Future
1616 P Street,
NW Washington,
D.C. 20036
Telephone: 202-328-5000
Fax: 202-939-3460
Internet: <http://www.rff.org>

© 2001 Resources for the Future. All rights reserved. No portion of this paper may be reproduced without permission of the authors.

Discussion papers are research materials circulated by their authors for purposes of information and discussion. They have not necessarily undergone formal peer review or editorial treatment.



Publicerad 1992.

This book draws on the insights of a variety of areas in modern economics and other disciplines, but presents a coherent, consistent, innovative treatment of the central problems in organizations of motivating people and coordinating their activities.

Paul R. Milgrom tilldelades år 2020 Sverige Riksbanks pris i ekonomisk vetenskap till Alfred Nobels minne



1'a utgåvan publicerades 1995, 3'e år 2018.

When incentives work well, individuals prosper. When incentives are poor, the pursuit of self-interest is self-defeating. This book is wholly devoted to the topical subject of incentives from individual, collective, and institutional standpoints.

Donald E. Campbell Professor Emeritus of Economics



Publicerad 2018

Internationellt sett jobbar OECD för att öka användningen av konsekvensanalyser för att säkerställa att reformers effekter för berörda blir identifierade och sammanvägda, men Sverige halkar efter på området. I denna ESO-rapport ger Sara Forsstedt exempel på svenska konsekvensanalyserns bristande kvalitet och vad detta innebär.

Sara Forsstedt är ekonomie doktor i nationalekonomi

Är den
institutionella
strukturen
ändamålsenlig?

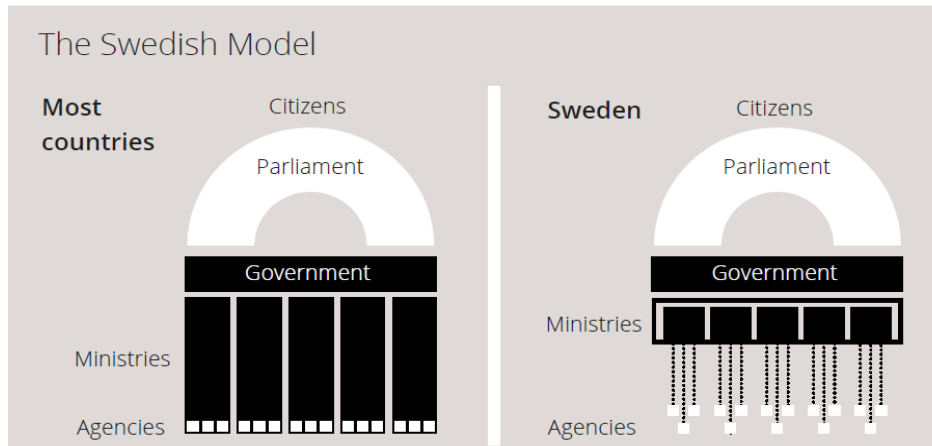
Incitament och ansvarsfördelning för energi- och miljömål i ett förvaltnings-system – den svenska förvaltningsmodellen utifrån ett ekonomiskt-teoretisk perspektiv* .

*Oates and Portney (2001, sid. 18):

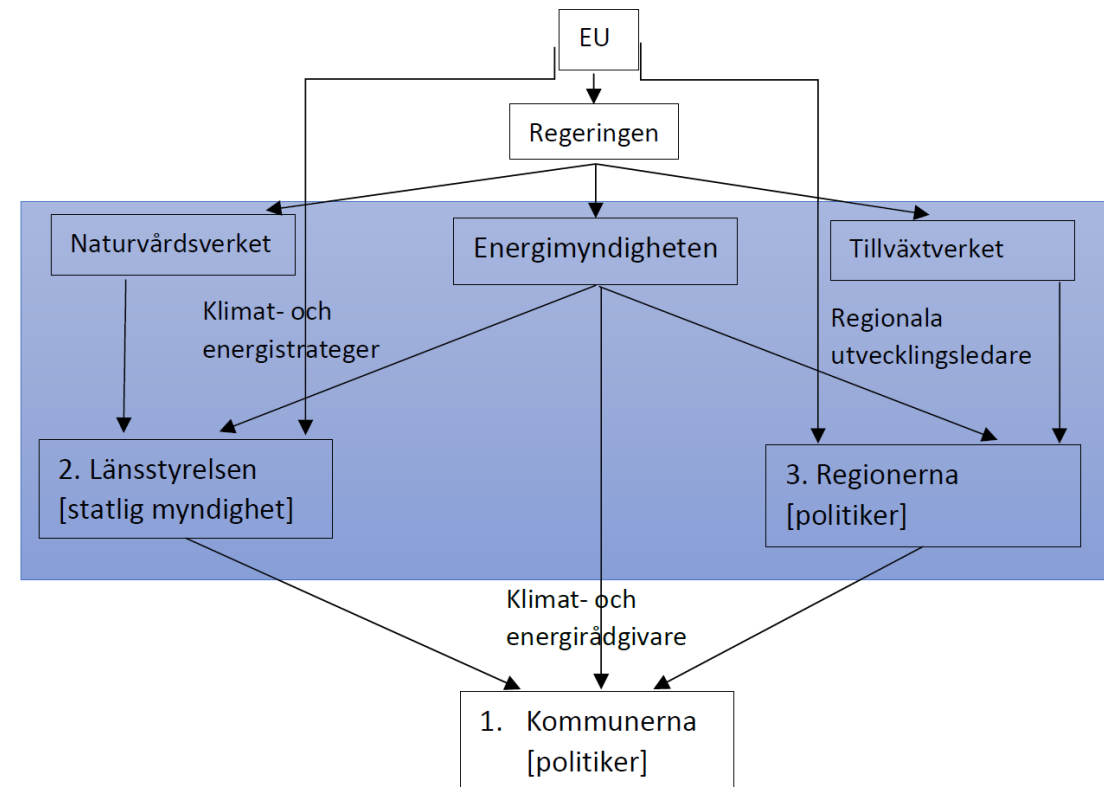
Within the field of public economics, the subfield of fiscal federalism addresses this set of issues, in particular the distribution of functions among levels of government (e.g., see Oates1999). The term *fiscal* here is unduly restrictive; in fact, the so-called principles of fiscal federalism extend to regulatory matters as well. **From a normative perspective, the issue here is one of aligning specific responsibilities and regulatory instruments with the different levels of government so as best to achieve our social objectives (min fetmarkering).**

Den svenska förvaltningskontexten

The Swedish administrative model can be explained by the following illustration.



Government Offices of Sweden. Voluntary National Review 2021 SWEDEN. Report on the implementation of the 2030 Agenda for Sustainable Development



Figur 1 Det institutionella ramverket.

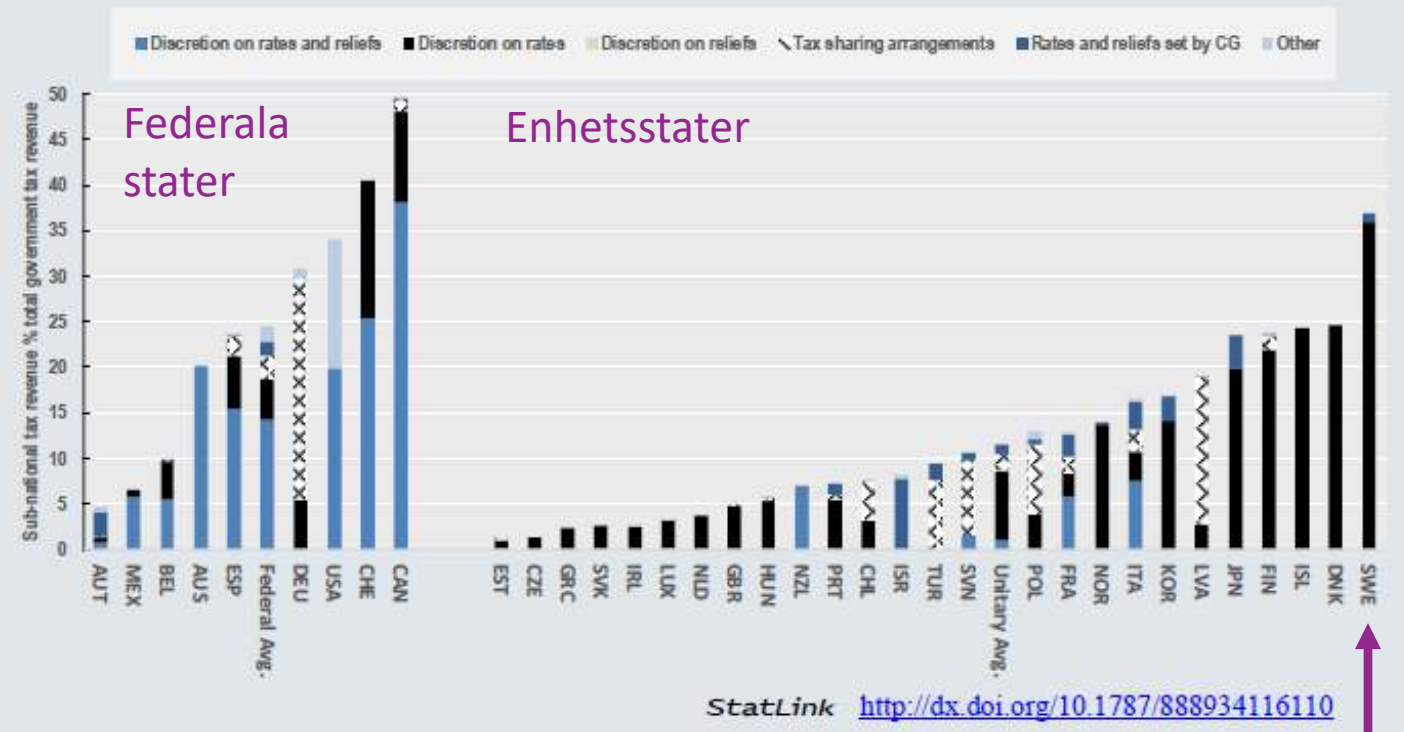
Den svenska
förvaltnings-
kontexten

-
skatteandel
på lägre nivå i
förvaltningen

Figure 6. Tax autonomy in OECD countries

Sub-national tax revenue as a % of total government tax revenue with tax autonomy indicated, 2014

Federal & regional countries on the left; unitary countries on the right



StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888934116110>

Miljömålen

Sveriges miljömål är del i ett större system bestående av många olika aktörer som gemensamt arbetar för att nå målen.

Sveriges Miljömål fungerar som vägledning för hela samhällets miljöarbete, såväl myndigheters, länsstyrelser, kommuners som näringslivets och andra aktörers.

För att vi skall kunna nå de uppsatta målen behöver hela samhället gemensamt arbeta för att nå målen.

Sammanlagt finns det totalt 26 nationella myndigheter som ska verka för att miljömålen nås.

Åtta myndigheter ansvarar för uppföljning och utvärdering av ett eller flera miljö kvalitetsmål.

Omställningen av transportsektorn – utmaningar

Brist på biobränsle – Länstrafiken skjuter miljömålen framåt

<https://www.svt.se/nyheter/lokalt/vasterbotten/brist-pa-biobransle-lanstrafiken-andrar-miljoplanen> Publicerad 10 mars 2020

Biogasmacken i Falun kan stanna vid en dröm

Kommunalrådets ilska: Gömmer sig

Trafikverkets förslag att sänka hastigheten på en sträcka på riks väg 50 mellan Falun och Ensviken har fått Faluns kommunråd Joakim Storck (C) att gå i raklet. – I stället för att göra oönskade upprensningar av vägarna och säkerställa att man har en effektiv och bra transportsäkerhet väljer man att sänka hastigheterna, roner han. – Man gömmer sig bakom trafiksäkerhetsargument. Vi har inte haft någon framgång. Trafikverket har sagt att helt bortse från tillägg vi haft hittills.

Kollektivtrafik och billigare elbilar rätt väg för klimatet

Bussbråk när 57 turer dras in i Falun

Snart finns miljödiesel i pumpen vid macken

Trafikverket vill täcka de vita fläckarna i Dalarna – satsar miljoner på laddstolpar <https://www.svt.se/nyheter/lokalt/dalarna/trafikverket-vill-tacka-de-vita-flackarna-i-dalarna-uppmuntrar-till-fler-laddstolpar>

Publicerad 13 september 2020

Omställningen av transportsektorn – forskningsrapport

”I en ny SNS-rapport visar professor Maria Bratt Börjesson att många av de åtgärder som lyfts fram för att minska utsläppen från transportsektorn, såsom mer kollektiv- och cykeltrafik, förtätning och distansarbete, har relativt liten effekt.”

Maria Bratt Börjesson

Transportsektorn och klimatpolitiken. Forskningsrapport 2020.08.26

<https://www.sns.se/artiklar/transportsektorn-och-klimatpolitiken/>

Regionala skillnader
och kostnader –
Resultat från en studie
om kollektivtrafik i
Sverige



Lena Nerhagen, Daniel Brandt, Reza Mortazavi,
Use of public transport as a means to reach
national climate objectives - On the importance of
accounting for spatial differences and costs,
Transport Policy, Volume 131, 2023, Pages 56-65,
<https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2022.12.002>.

Bakgrund, syfte och genomförande

Vi vet från studier i både Sverige och Norge att användningen av kollektivtrafik har ökat, men det har även kostnaderna (Holmgren, 2014; Vigren, 2015; Aarhaug et al. 2017; 2019). Subventionering har därför ökat. Vigren (2015) ställde frågan om utbudsökningen skedde på rätt platser.

Vår studie är inspirerad av Aarhaug et al. (2017) som analyserade kostnadsdrivare i kollektivtrafiken i Norge. De delade in dessa i kostnadsstruktur, policy-beroende kostnadsdrivare och marknads-beroende kostnadsdrivare.

Policy-beroende kostnadsdrivare definieras som de som följer av politiska beslut, exempelvis nolltillväxtn målet i Norge som säger att all tillväxt i persontransporter i städer ska ske med kollektivtrafik, gång eller cykling.

Vi använder officiell svensk kollektivtrafikstatistik för buss och analyserar vilka faktorer som påverkar kostnaden för denna och om genomsnitts- och marginalkostnaden för påstigande varierar mellan länen. Vi inkluderar ett antal variabler som beskriver regionala skillnader i analysen.

Nationella mål men med regionalt ansvar.

Regional kollektivtrafikmyndighet är i Sverige den myndighet som i ett län ansvarar för regional kollektivtrafik på väg, järnväg, vatten, spårväg och med tunnelbana enligt Lag om kollektivtrafik. Lagen trädde i kraft 1 januari 2012 och är baserad på EU-förordning 1370/2007.

År 2008: svenskkollektivtrafik.se/partnersamverkan/in-english/:

Let's double the public transport!

The sector has started a form of partner co-operation in order to double public transport. It is being conducted by the Swedish Public Transport Association, the Swedish Bus and Coach Federation, the Association of Swedish Train Operating Companies, the Swedish Association of Local Authorities and Regions (SALAR) and the governmentally owned company Jernhusen.

Obs! Nedladdad 23-04-03 men målet är numera ändrat, se nedan.

År 2018: sverigesmiljomal.se:

Andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent år 2025, uttryckt i personkilometer, i riktning mot att på sikt fördubbla andelen för gång-, cykel- och kollektivtrafik.

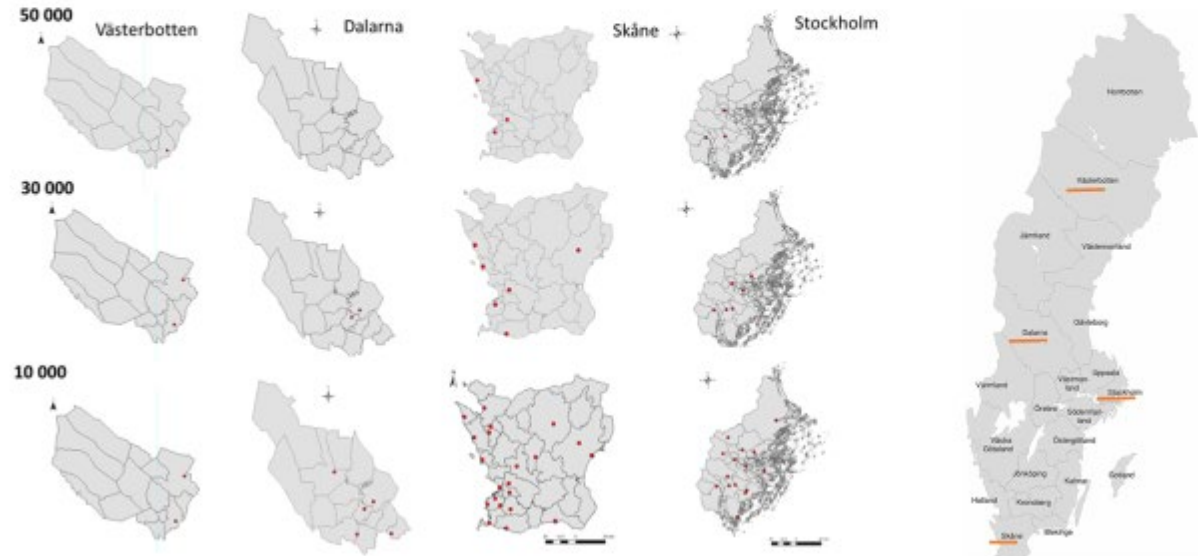
År 2022: [Kollektivtrafiken.se](https://kollektivtrafiken.se):

Branschens tidigare gemensamma mål om ett fördubblat resande till 2020 och en fördubblad marknadsandel på sikt var på god väg att uppnås innan pandemin slog till. Nu är det dags att ta nästa steg med nytt mål: 2030 ska 4 av 10 motoriserade resor vara kollektiva

Stora skillnader
i förutsättningar
mellan länen!
Fyra exempel.

Figure 1.

Maps of four different counties in Sweden, two sparsely populated (Västerbotten and Dalarna) and two more densely populated (Stockholm and Skåne).



Län	Tätort > 50 000 invånare	Tätort > 10 000 invånare	Länets befolknings- täthet (inv/km ²)
Västerbotten	1	2	5,0
Dalarna	0	5	10,3
Stockholm	3	15	364,9
Skåne	3	21	125,5

Stora skillnader i kostnad/påstigande och oklart vad som ligger till grund för klassificering av länen.

Table 4.

Boardings in 2019 relative to boardings 2010, average cost and marginal cost (SEK) per boarding (averages over 2010-2019).

County	Population density 2019 (persons/km ²)	Urban centres (population >= 30 000 inhabitants)	Classification of region (Source: Eurostat, 2018)	Boardings 2019	Boardings 2010	Average cost (SEK) per boarding	Estimated Average marginal cost (SEK) per boarding
Stockholm	384.9	7	U	1.2		13.6	1.5
Västra Götaland	72.5	6	U	1.3		19.5	1.7
Skåne	123.7	6	I	1.2		26.8	2.9
Jönköping	34.8	1	I	1.3		48.8	4.1
Östergötland	44.1	3	I	1.2		31.3	4.4
Uppsala	46.9	1	I	1.8		36.4	4.6
Kronoberg	25.9	1	R	1.5		46.6	5.4
Kalmar	22.0	1	R	1.8		67.7	7.5
Värmland	16.1	1	I	1.0		54.9	5.6
Västerbotten	5.0	2	I	1.5		48.2	5.7
Gävleborg	15.9	1	I	1.2		42.8	6.0
Dalarna	10.3	2	R	0.8		54.1	6.5
Södermanland	49.0	2	I	1.7		36.1	6.5
Jämtland	2.7	1	R	1.1		43.4	6.8
Västmanland	53.9	1	I	1.6		32.3	6.9
Blekinge	54.4	1	I	1.1		41.8	6.9
Norrbottn	2.6	1	I	1.1		59.9	7.1
Örebro	35.8	1	I	1.1		45.3	7.1
Västernorrland	11.4	2	I	1.1		41.5	7.4
Halland	61.5	2	I	1.3		48.7	7.4
Gotland	19.0	0	R	0.8		56.3	7.7

Län	Tätort > 30 000 inv	Regionsklassificering	Genomsnittskostnad/påstigande
Västerbotten	2	Intermediate	40,2 SEK
Dalarna	2	Rural	54,1 SEK
Stockholm	7	Urban	13,6 SEK
Skåne	6	Intermediate	26,8 SEK

Slutsatser

”One size
doesn’t fit all!”

- Våra resultat bekräftar det som forskning i USA visat, nämligen att geografiska och rumsliga skillnader samt andra förutsättningar påverkar användningen av kollektivtrafik.
- Generellt har fördubblingsmålet inte uppnåtts för busstrafik och våra data är för perioden innan pandemin.
- Genomsnitts- och marginalkostnaden per påstigande är betydligt lägre i länen med storstadsområden. Marginalkostnaden är 5 gånger högre i Norrlands än i Stockholms län.
- Oklart hur Eurostat klassificerar län med olika geografi.
- För att åstadkomma kostnadseffektiva minskningar av koldioxidutsläpp från kollektivtrafiken behöver målen differentieras baserat på regionala skillnader (länens olika förutsättningar).
- Det är också viktigt för offentligt beslutsfattande på nationell nivå att ha kunskap om hur kostnaderna och bördorna för att uppnå nationella mål varierar över landet.
- Ett område där fortsatt forskning behövs är vilka utbudsnivåer som är samhällsekonomiskt effektiva givet de skillnader som finns mellan länen.

Samhällsekonomisk analys ingår i EU's arbete med regional utveckling.

För att kunna påverka måste man ha kunskap om detta och vad som ingår!!!

A large part of the **EU** budget is devoted to promote inclusive development and the **economic impact assessment** of such policies is of crucial importance for the policy makers.

Macroeconomic variables such as GDP, employment, productivity, and the trade balance are all interrelated and it is important to understand how they react to the EU policies and to other external factors.

The main tool used by the **European Commission** for regional economic analysis and modelling is the **RHOMOLO** model which is particularly well-suited for analysing policies related to investments in human capital, transport infrastructure, and innovation.

https://joint-research-centre.ec.europa.eu/scientific-activities-z/regional-economic-analysis-and-modelling_en. Nedladdad 2023-04-03

För mer
information

Se:

<https://mesam.se/projekt/fossilfria-transporter-och-regional-implemtering-om-utmaningar-for-samhallsekonomisk-effektivitet/>.

Eller kontakta oss:

Lena Nerhagen lnh@du.se

Daniel Brandt dbr@du.se

Johanna Jussila Hammes johanna.jussila.hammes@vti.se