

Näringsdepartementet
n.registrator@regeringskansliet.se
elvira.shakirova@regeringskansliet.se

Remissvar Trafikanalys rapport 2017:1 Ny målstyrning för transportpolitiken Diariennr N2017/01927/TS

- *Ökade person- och godstransporter på järnväg spelar en central roll för att skapa samhällsekonomiskt effektiva transporter och för att nå klimatmålen*

Branschföreningen Tågoperatörerna driver frågor av intresse för kommersiella tågoperatörer verksamma i Sverige samt andra kommersiella aktörer i järnvägssektorn. Tågoperatörerna har 43 medlemmar, varav drygt 30 bedriver järnvägstrafik och 13 är verksamma som leverantörer eller entreprenörer i järnvägsbranschen. Medlemmarna driver såväl person- som godstrafik på järnväg. Tågoperatörernas verksamhet fokuserar på 3K: högre Kvalitet, ökad Kapacitet och förbättrad Konkurrenskraft.

1. Inledning

Miljömålen

Regeringens övergripande nationella mål för miljöpolitiken innebär att vi till nästa generation ska kunna lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta. Det är av största vikt att det finns kunskap om infrastrukturens och logistikens roll i samhället och att det därtill finns en politisk vilja och ett politiskt mod att fatta de avgörande besluten. Ökade person- och godstransporter på järnväg spelar en central roll för att skapa samhällsekonomiskt effektiva transporter och för att successivt närma oss och nå klimatmålen.

Målen från klimatmötet i Paris i november 2015 är tydliga. Den globala uppvärmningen ska hållas under 2 grader och ansträngningar ska göras för att begränsa uppvärmningen så att den inte överstiger 1,5 grader.

Arbetet för att nå miljömålen om minskade utsläpp av växthusgaser från transportsystemet riskerar att misslyckas om vi inte genomför rätt åtgärder, både i det korta och långa perspektivet. Klimatmålen för Sverige i allmänhet och för transportsektorn i synnerhet innebär att nettoutsläppen av klimatgaser ska ner till en noll-nivå. Det kräver en revidering av vårt förhållningssätt till transporter, logistik och planering. Vägtrafikens utsläpp behöver minskas samtidigt som transportsystemet måste effektiviseras, bland annat genom att en ökad andel gods flyttas över till järnväg och sjöfart. Dagens transportsystem saknar – i viss

utsträckning – de förutsättningar som krävs för att möjliggöra en större växling mot hållbara transporter. Arbetet med att nå miljömålen om minskade utsläpp av växthusgaser från transportsektorn riskerar att misslyckas om vi inte agerar kraftfullt nu.

Med ett globalt avtal för minskade utsläpp och globala hållbarhetsmål (SDG) har vi förbundit oss att vidta långtgående åtgärder.

EU-kommissionen har i ”A European Strategy for Low-Emission Mobility” från juli 2016 bekräftat sitt ”Transport White Paper” från 2011 och aviserat målet att transportsektorn ska bidra till kraftig minskning av koldioxidutsläppen till år 2030. Såvitt avser flytt av transportarbete från väg till järnväg framhåller strategin behovet av att skapa incitament syftande till: *”achieving low emissions mobility by incentivising a shift towards lower emission transport modes such as inland waterways, short-sea shipping and rail”*. Från svensk sida har vi möjligheten att vara föregångare i detta arbete.

Eftersom Sverige, EU och hela världen tillsammans har mycket ambitiösa miljömål blir den logiska slutsatsen att det bästa sättet att möta det kraftigt ökade transportbehovet och de strikta miljömålen i första hand är att investera i infrastruktur för de mest energieffektiva transportslagen samt tillhandahålla relevanta styrmedel.

Den nya Klimatlagen som träder i kraft vid årsskiftet innehåller ett nytt mål för klimatpolitiken avseende inrikes transporter: senast år 2030 ska utsläppen vara minst 70 procent lägre jämfört med 2010 års nivå. Det är ett unikt och radikalt mål som vi från järnvägssektorn välkomnar och kommer arbeta med all kraft för att uppnå. Om målet ska kunna uppnås krävs därutöver även politisk handlingskraft som skapar incitament att flytta transportarbete från väg till järnväg.

Det är nu hög tid att prioritera implementering av de klimatmål och tänkta åtgärder som redan uppställts för transportsektorn. Beslutsamheten från Paris måste prägla samhällets prioriteringar framöver, inte ”business as usual”. Transportpolitiken måste utgå från klimatutmaningen och våga styra utvecklingen utifrån den.

Transportsektorn står för en tredjedel av Sveriges utsläpp av klimatgaser och prognoserna pekar mot en fortsatt snabb utveckling av transportarbetet. Energieffektivare fordon och en ökad andel förnyelsebara bränslen kan dämpa eller till och med vända den negativa trenden, men det kommer inte att räcka. I Kapacitetsutredningen framhöll Trafikverket att det kommer att krävas en annan inriktning i planeringen av samhälle och transportsystem. Utsläppen måste minska i snabb takt, vilket förutsätter ett transportsmart förhållningssätt, där gods flyttas över från väg till järnväg och sjöfart.

Sverige är beroende av väl fungerande och miljövänlig infrastruktur för både godstransporter och persontrafik. De nuvarande stambanorna byggdes i mitten av 1800-talet och ska Sverige klara framtidens trafik- och miljömål behövs nya stambanor, snabbare tåg och samtidigt ökat underhåll på befintliga sträckor.

Trafiksäkerhetsmålen

Arbetet med förbättrad trafiksäkerhet inom transportsystemet kommer aldrig att avstanna. Järnvägen har en central roll att spela. Det preliminärt föreslagna etappmålet om en halvering av antalet döda i bantrafik till 2030 är – vilket anges i underlaget – mycket ambitiöst,

framförallt eftersom en stor del utgör suicid och personer som medvetet bryter mot tillträdesförbudet i spåranläggningen. Detta ställer mycket stora krav på att hantera och aktivt förändra attityder, motiv och riskmedvetenhet hos en bredare allmänhet. Sådana utmaningar kan leda till att målet inte nås inom önskad tidsrymd och att man därmed istället lockas att införa restriktiva åtgärder som kan leda försämrade konkurrensförmåga för transportmedlet järnväg. En sådan utveckling är inte önskvärd eftersom klimatmålen då i stället riskeras.

Punktlighetsmålen

När det gäller kvalitet och punktlighet i transportsystemet pågår en lång rad aktiviteter inom järnvägssektorn, inte minst när det gäller mätning av punktligheten, exempelvis TTT-projektet – Tillsammans för Tåg i Tid.

2. Trafikanalys förslag på ny målstyrning – generella utgångspunkter

Det är ett omfattande och intressant underlag som tagits fram i form av huvudrapporten och underlagsrapporterna. Tågoperatörerna instämmer i stora drag med de preciseringar av prioriteringar, indikatorer och mått som föreslås. Tågoperatörerna ser mycket positivt på förslag om bättre samordning av transportmyndigheternas instruktioner i regeringskansliet och att målkonflikter kan lyftas till regeringen. Sektorsansvar är dessvärre något som lyser med sin frånvaro i svensk transportpolitisk förvaltning och vi går därmed miste om den förenklade samordning som ett sektorsansvar skulle innebära.

Till följd av ett stort antal indikatorer och förslaget om årsvisa prioriteringar riskerar Trafikanalys förslag dock att fördunkla tydliga i Klimatlagen fastslagna klimatmål. Sverige har nu antligen en långsiktig målsättning och sex myndigheter har under Energimyndighetens ledning utvecklat en strategisk plan.

Det förefaller logiskt att genomföra tematisk samt fördjupande uppföljning som ett komplement till den årliga uppföljningen och att klimatfrågorna i detta hänseende får en framskjuten plats de närmaste åren.

Prioriteringen om ett klimatneutralt transportsystem är baserad på etappmålen som lades fram i Miljömålsberedningens betänkande ”En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige” (SOU 2016:47). Tågoperatörerna instämmer i betänkandets förslag med högt ställda klimatmål och helhetssyn kring ett transporteffektivt samhälle men upplever att järnvägens roll som dellösning av klimatutmaningarna ändå inte lyftes fram tillräckligt tydligt.

Miljömålsberedningens betänkande saknade delvis helhetsperspektivet och det lades – relativt andra dellösningar och alternativ – ett överdrivet fokus på energi- och bränsleeffektivisering inom trafikslaget väg. Detta visas särskilt i att konkretiseringsgraden var låg såvitt avser åtgärder och styrmedel syftande till överflyttning av transportarbete från vägtrafiken till mer klimatsmarta trafikslag.

Tågoperatörerna vill inledningsvis också framhålla att regeringens direktiv till regeringsuppdraget innefattade att Trafikanalys ska föra en dialog med berörda aktörer, innefattande bl a att inför framtagandet av förslag fånga en bred bild av hur aktörerna ser på frågan. Vi upplever inte att en sådan dialog har förts, åtminstone har inte Branschföreningen Tågoperatörerna bjudits in till en sådan dialog. I ljuset av detta ser Tågoperatörerna positivt på den relativt långa remisstiden och förutsätter att möjligheterna till påverkan i detta skede är goda. Vi ser fram emot att delta i en fortsatt konstruktiv dialog kring utvecklingen av optimala

målpreciseringar, indikatorer och mått för uppföljning av transportsektorn. Det är en avgörande betydelse för framgång att näringen är med och arbetar fram och utvecklar indikatorer pga den snabba utveckling vi är mitt inne i.

I det följande lämnar Tågoperatörerna ett flertal förslag till förtydliganden och förbättringar i syfte att mejsla fram optimala målpreciseringar, indikatorer och mått för uppföljning av transportsektorn. Tågoperatörernas fokus ligger på att få fram mått som svarar mot klimatagendan och mäter energieffektivisering, utsläpp av växthusgaser och partiklar samt överflyttning av transporter från mindre till mer klimatsmarta trafikslag. Vidare lägger vi fram några förslag avseende indikatorerna för trafiksäkerhet och punktlighet.

3. Målstyrning – tillgänglighet, tillväxt och klimathänsyn

Som framhållits inledningsvis ser Tågoperatörerna en överflyttning av transporter från mindre till mer klimatsmarta trafikslag som en avgörande faktor för att nå stegvis ökad energieffektivitet och progressiva klimatmål. Därför finner vi det anmärkningsvärt att potentialen i en överflyttning mellan trafikslagen knappast belyses överhuvudtaget i rapportens preciseringar av hänsynsmålet och att Trafikanalys inte in något sammanhang specifikt framhåller järnvägens roll i att bidra till de klimatpolitiska målen på såväl kort som lång sikt.

Särskilt om sambandet mellan ökad tillgänglighet och ökad tillväxt

Av rapporten framgår att Trafikanalys har haft svårt att leda i bevis att det finns ett samband mellan ökad tillgänglighet och ökad tillväxt. Man skriver att det ”förefaller finnas ett svagt positivt sådant samband även om resultaten inte är entydiga” och att det krävs fler analyser av vilka förutsättningar som är viktiga för att sambandet ska kunna sägas vara positivt. Tågoperatörerna finner denna slutsats anmärkningsvärd. Några praktiska exempel från senare tids satsningar i järnvägssystemet talar sitt tydliga språk.

I december 2012 öppnade södra delen av Botniabanan – en ny bana utmed Norrlandskusten – och det blev därmed möjligt att köra snabba fjärrtåg hela vägen Stockholm-Umeå. Efter bara några få år är resandevolymen uppe i över en miljon resor årligen och tillväxten fortsätter vara tvåsiffrig. Resandet på Ostkustbanan (Gävle–Sundsvall–Härnösand) har ökat med 80 procent på 10 år. Det råder en tuff konkurrenssituation om resenärer på sträckan Stockholm–Göteborg och det är järnvägen som går i bräschen. 2014 introducerade SJ snabbtåg på sträckan Malmö–Göteborg med utökad service i form av bistrovagn, Wi-Fi och 1-klass vilket har satt fart på resandetillväxten på sträckan. Den nyligen öppnade Hallandsås-tunneln reducerar restiden till 2 timmar 15 minuter och ökar intresset än mer. En liknande utveckling kan iakttas på sträckan Stockholm–Oslo sedan 2015. Även Öresundsbron har haft stora positiva effekter på tågresandet.

Nämnda exempel indikerar tydligt att satsningar på infrastruktur och bana respektive tåg och servicegrad tillsammans med reducerade restider får strukturomvandlande effekter. De visar att resenärernas behov och efterfrågan är stor och tilltagande. Liknande förhållanden kan iakttas på godssidan.

Mot denna bakgrund ställer vi oss frågande till att Trafikanalys till synes förminskar sambandet mellan transportsystemets utveckling och positiva effekter såsom exempelvis regional tillväxt.

Sambandet har nyligen föredömligt belysts i underlag till Sverigeförhandlingen ”Nyttoanalys av projektet Nya Ostkustbanan” (Sweco 2016). I rapporten kvantifieras flera av nyttoanalyserna i form av monetära värden. Svensk kollektivtrafik presenterade i juli 2016 rapporten ”Kollektivtrafik för funktionella storregioner” som innehåller en fallstudie för den tilltänkta Smålands-Östergötlandsregionen. Syftet med rapporten var att analysera vilka kollektivtrafikåtgärder som behöver genomföras för att de framtida storregionerna ska bli funktionella. Rapporten utgår från att skapandet av förutsättningar för en funktionell storregion inkluderar flera aspekter, såsom utveckling av infrastruktur och kollektivtrafik. Såvitt avser gods framhålls i ”Fem röster om godset” (Svenskt Näringsliv 2011) hur viktigt det är med tillförlitlig infrastruktur för att industrin ska fungera.

Sambandet mellan ökad tillgänglighet och ökad tillväxt synes således tvärtom väl belyst. Tågoperatörerna konstaterar därför att satsningar på infrastruktur och kollektivtrafik uppenbart bidrar positivt till funktionell regionförstoring, regioners livskraft, företagsetablering och möjlighet att behålla företag i Sverige samt hållbar ekonomisk tillväxt och välfärd.

Särskilt om järnvägens roll i ett klimatneutralt transportsystem

Sverige har mycket ambitiösa klimatmål som vi från järnvägssektorn välkomnar och kommer arbeta med all kraft för att bidra till. Om målen ska kunna uppnås krävs därutöver även politisk handlingskraft som skapar incitament att flytta transportarbete från väg till järnväg.

Trafikanalys lyfter fram följande fyra viktiga insatsområden:

- Teknisk utveckling av fordon och transportsystem
- Ökad användning av förnybara drivmedel och ökad andel elanvändning
- Samhällsplanering för minskade transportbehov och minskad trafik
- Tillgänglighet utan transporter, genom att ta tillvara digitaliseringens möjligheter

Två av områdena handlar till synes uteslutande om åtgärder inom vägsektorn och två områden handlar om minskade transportbehov och minskad trafik. Från Tågoperatörernas sida ställer vi oss frågande till varför dels underhålls- och infrastruktuursatsningar i järnvägssystemet, dels åtgärder för att skapa överflyttning mellan väg och järnväg utelämnats när syftet är uppnående av klimatmålen. Möjligen kan de senare åtgärderna läsas in implicit i ”ökad andel elanvändning”.

Enligt vårt förmenande bör utvecklingen av järnvägens infrastruktur ha hög prioritet och andra relevanta insatsområden bör därför tas med. Tågoperatörerna föreslår att insatsområdena kompletteras med de helt mätbara insatsområdena:

- Satsningar på utbyggnad av infrastruktur och eliminering av järnvägens underhållsskuld senast till 2030
- Åtgärder för att skapa överflyttning från mindre till mer klimatsmarta transportslag

Den 15 juni 2017 beslutade riksdagen om en ny klimatlag som träder i kraft vid årsskiftet. Till grund för klimatlagen ligger Miljömålsberedningens nyss nämnda betänkande. Vi noterar dessvärre att det saknas en tydlig koppling mellan Trafikanalys rapport och betänkandet från Miljömålsberedningen. Enligt vårt förmenande borde målstyrningen i större utsträckning ta sin utgångspunkt i det klimatpolitiska ramverk som uppställs av den nya klimatlagen och även sikta in sig på exempelvis uppföljning av det klimatpolitiska råd som ska bistå regeringen

med en oberoende utvärdering av hur den samlade politik som regeringen lägger fram är förenlig med klimatmålen. Rådet ska vara på plats inför att klimatlagen träder i kraft. Med utgångspunkt i den nya klimatlagen och synpunkter från denna remissrunda borde Trafikanalys ges uppdraget att under hösten 2017 återkomma med ett uppdaterat förslag till målstyrning för transportpolitiken.

Men parallellt med en avbetalning av underhållsskulden måste samhället också planera för framtiden, bortom 2030. Här fyller nya stambanor (höghastighetsbanan) grundläggande behov av modern samhällsutveckling och vad den snabbt växande befolkningen kräver. De ger utrymme för mer gods- och regiontrafik på den konventionella järnvägen och sammanbinder storstäder i Sverige med Europa på ett klimatsmart sätt. De omedelbara effekterna av detta kommer att bli en stor miljövinst genom en omfattande överflyttning av passagerare från flyg och väg till tåg, och en positiv påverkan på Sveriges ekonomi som följd av enklare och ökat resande mellan landets största städer. Ur persontrafikens perspektiv bidrar nya stambanor med bättre tillförlitlighet, kortare restider och gör järnvägen till ett än mer attraktivt alternativ jämfört med mindre miljövänliga transportslag.

För kapaciteten i transportsystemet är även nya stambanor av utomordentlig betydelse. Om västra och södra stambanan avlastas skulle förutsättningarna förbättras kraftigt även för godstransporter på järnväg.

Järnväg har dessutom flera klimat- och miljöfördelar jämfört med andra alternativ, till exempel avseende trängsel, partikelutsläpp (även mikroplaster), buller och effektiv markanvändning. Dessa problemområden skulle kvarstå även om en helt fossilfri vägfordonsflotta skulle uppnås i en framtid.

SCBs uppföljning av de globala hållbarhetsmålen (SDG)

SCB har under våren 2017 genomfört en första analys av hur Sverige lever upp till de globala hållbarhetsmålen i Agenda 2030 som togs i FN 2015. I en omfattande rapport har SCB systematiskt gått igenom de 17 målen och 169 delmålen samt de 232 indikatorerna som ska ingå i den globala uppföljningen av Agenda 2030. Syftet har varit att se vad som finns på plats att mäta i Sverige men också att ge en bild av var vi står. Tågoperatörerna ser det som centralt att samordna måluppföljningen för transportsektorn med uppföljningen av SDG. Vi konstaterar samtidigt att SDGs indikatorer inte alltid träffar målet delvis eftersom de är fastslagna efter långa internationella förhandlingar. Därför är det viktigt att utvecklingen av indikatorer för transportpolitikens målstyrning inte hämmas av uppföljningen av SDG. Det är i stället av största vikt att den svenska måluppföljningen av transportsektorn kan bidra till utvecklingen av SDG-uppföljningen.

4. Sammanfattande kommentarer till specifika mått under ett urval av indikatorer

Tillkommande indikatorområde – överflyttning av transportarbete

Järnvägens andel av de långväga godstransporterna på den svenska marknaden har, i volym räknat, legat relativt stabilt runt 20–25 procent under de senaste decennierna. Samtidigt har vägtransporterna ökat och sjötransporterna minskat i en motsvarande omfattning. Traditionellt har järnvägen sin styrka vid stora volymer och långa avstånd, vilket tillsammans med miljöaspekterna har gett tåget dess främsta konkurrensfördelar. Regeringen konstaterar i

infrastrukturpropositionen att åtta procent av inrikes gods (räknat i ton) med lastbil transporteras mer än 300 km, vilket är ett avstånd som anses konkurrenskraftigt för att åstadkomma en överflyttning till järnväg eller sjöfart. I termer av transportarbete, dvs tonkm, är överflyttningspotentialen konkret och innebär stora möjligheter till klimatanpassning.

När det gäller kollektivtrafikens fördubblingsmål har måttet antal resor med kollektivtrafiken använts.

Transportpolitiken måste utgå från klimatutmaningen och våga styra utvecklingen utifrån den och Tågoperatörerna ser positivt på användandet av styrmedel för att uppnå de uppsatta målen. Vi emotser därför en ökad konkretiseringsgrad av åtgärder och styrmedel för överflytt av transportarbete från väg till järnväg. T ex borde miljökompensation för banavgifter på godssidan införas skyndsamt enligt Trafikverkets förslag och ”Klimatklivet” är lovvärt för att öka takten i klimatomställningen.

Förslag 1: Tågoperatörerna bedömer att överflyttningen från mindre till mer klimatsmarta transportslag borde kunna mätas med enkla mått. De uppenbara måtten är utvecklingen över tid av personkm och tonkm inom olika trafikslag men även t ex utvecklingen av antalet lyft av containers och trailers på terminaler borde kunna användas.

Förslag 2: Man skulle kunna införa ett mått som mäter användandet av styrmedel. Tågoperatörerna föreslår att mått som följer värdet av styrmedel (införda efter 2017) som styr transporter till mer energieffektiva och klimatvänliga trafikslag klimatsmarta transportslag.

1. Samhällsekonomisk effektivitet

Internalisering av alla externa kostnader

Avseende måttet internalisering måste säkerställas att alla externa kostnader tas med, dvs finns relevanta uppskattningar av alla externa kostnader, inklusive partikelutsläpp och mikroplaster, i vägtrafikens externa kostnader?

Skatter, avgifter, regelverk

Tågoperatörerna saknar mått som på övergripande nivå adresserar hur förändringar av skatter, avdrag (tjänstebil, cykel, kollektivtrafik, reseavdrag), avgifter och betungande regelverk kan mätas så att de driver internalisering och stödjer klimatagendan.

Förslag: Vi föreslår utveckling av mätbara indikatorer för hur skatte- och avgiftssystemet utvecklas för att främja transportsektorns bidrag till klimatmålen. Det vore önskvärt även med mått på hur annan lagstiftning slår rent kostnadsmässigt i jämförelse mellan trafikslagen.

2. Transportsystemets standard och tillförlitlighet

Punktlighet

Inom järnvägssektorn bedrivs ett intensivt arbete med att förbättra punktligheten.

Punktligheten för resandetåg är direkt kopplad till när resenären kommer fram och huruvida det sker i tid (benämnt ”STM 5”). Godståg kan också mätas på samma sätt men Trafikverket och branschen har en överenskommelse om att inte publicera sådana siffror som helt avgörande sanning för om godset anses anlända i rätt tid till godsmottagaren eller inte. Måttet på rätt tid till godsmottagaren mäts således inte på bästa sätt med STM 5 som endast blir ett

mått på punktligheten mellan bangårdar för godståg. Branschen arbetar f n med att ta fram mätetal för att presentera resenärspunktlighet/undervägspunktlighet.

Förslag 1: Måttet nöjda kunder bör även avse ett mått för resenärer t ex motsvarande kollektivtrafikbarometern.

Förslag 2: Använd de mått för punktlighet som branschen utvecklar.

Infrastrukturbestånd

Infrastrukturbestånd per trafikslag bör även på något sätt ta hänsyn till tillförlitligheten i infrastrukturen.

Förslag: I samråd med Trafikverket bör utvecklas ett mått som på ett lämpligt sätt möter förändringarna tillförlitlighet i infrastrukturen över tid.

Underhållsskulden

En betydande underhållsskuld har skapats under de senaste decennierna avseende järnvägsunderhåll trots att just underhåll aldrig får prioriteras ned. Underhållet har under perioder reducerats till en budgetregulator. Det är glädjande att regeringens infrastrukturproposition från oktober 2016 lägger stort fokus på frågan men Tågoperatörerna tvingas dessvärre konstatera att satsningen inte räcker till mer än att på marginalen bibehålla dagens nivå på anläggningen, dvs ingen avbetalning av underhållsskulden, och anslag som knappast räcker för framtidens kraftigt ökande behov. Trafikverket har bedömt att den upparbetade infrastrukturens skuld för järnvägen f n uppgår till ca 36 mdr kronor. Det finns en infrastrukturens skuld även på vägsidan.

Förslag: Ett enkelt mått bör utvecklas som speglar hur infrastrukturens skuld utvecklas över tid per trafikslag.

5. Tillgänglighet godstransporter

Tillgänglighet till godstransporter är en kritisk indikator för att uppnå de uppställda klimatmålen. Tågoperatörerna anser att enkla och tydliga mått bör kunna utvecklas, inte minst avseende tillgänglighet till kombiterminaler, omlastningsterminaler och (privat/kommunalägda) industrispår. I början av maj beslutade Naturvårdsverket att inom ramen för Klimatklivet stödja upprustningen av tågsträckan Malung-Malungsbors och uppbyggandet av en omlastningsterminal i Malungsfors med 22 miljoner. Att återuppta godstrafiken innebär bland annat en årlig besparing på 8.000 ton CO2 och 7.560 färre lastbilar utmed vägsträckan Malung – Mora. Utvecklingen av terminaler och industrispår möjliggör att större andel transportarbete kan utföras på järnvägen med begränsade investeringar och utvecklingen bör gå att mäta.

Förslag: Ett enkelt mått bör utvecklas för hur utveckling av volymen av omlastning vid omlastningsterminaler och industrispår utvecklas över tid. Såvitt avser GCI bör betyg även kunna tas med avseende terminaler för omlastning.

6. Transporternas ekonomiska överkomlighet

Tågoperatörerna ser med oro att järnvägstransporter drabbas av en kontinuerligt – relativt andra trafikslag – ökande kostnadsbild som ett resultat av en lång rad faktorer, inklusive

avgiftstryck och kostnadsdrivande regleringar. Tågtrafikens kostnader riskerar att prisa ut godstransporterna från järnvägen till förmån för vägtrafiken. Det är inte rimligt att tro att det går att nå uppställda miljömål när banavgifterna mångdubblas och konstant fördyring sker av de transportsätt som man säger sig vilja stimulera. Att mäta utvecklingen av pris för godstransporttjänster anser vi mycket lovvärt, dvs mäta priser per trafikslag för lämpliga enheter. Dock finns det en utmaning i att denna typ av information ofta är skyddad av sekretess i affärsavtal.

Förslag: Som tillägg till pris för godstransporttjänster per trafikslag föreslår vi ett mått för kostnader som driver trafik till eller från mer klimatsmarta trafikslag. Måttet skulle t ex kunna vara utvecklingen av priset för lyft av lastbärare (trailers, containers) på terminaler.

10. Energieffektivitet

Tågoperatörerna välkomnar förslaget att använda måtten energiintensitet mätt som kWh per personkilometer respektive tonkilometer. Det är ett mått som med all önskvärd tydlighet visar på järnvägens relativa fördelar gentemot mindre energieffektiva transportslag.

Det är av största vikt att säkerställa att det finns ett mått som över tid mäter överflyttning från mindre till mer energieffektiva trafikslag. Därför är även övriga angivna mått, och inte minst måttet andelar av godstransportarbetet per trafikslag, värdefulla att följa över tid.

14. Växthusgasutsläpp

CO₂-ekvivalenter

Tågoperatörerna välkomnar förslaget att mäta växthusgasutsläpp från inrikes transporter som CO₂-ekvivalenter och uppdelat på trafikslag. Det är ett mått som tydligt visar på järnvägens relativa fördelar gentemot mindre energieffektiva transportslag. Det kan vara lämpligt att erinra om att transport av ett ton gods med ett kg CO₂-utsläpp innebär att en lastbil kommer drygt 2 mil och det eldrivna svenska godståget kommer drygt 900 mil. Om lastbilen skulle köra med 100 procent HVO med 90 % CO₂-reduktion, så kommer den endast ca 25 mil. Motsvarande sanningar för persontåg innebär att man kan ta tåget 10.000 gånger mellan Stockholm och Göteborg med samma utsläpp som för en enda bilresa på samma sträcka med en supermiljöbil (t ex laddhybrid, 50 g CO₂/km).

Förslag: För CO₂-utsläpp anser Tågoperatörerna att det är eftersträvänsvärt att hitta mått som mäter även gränsöverskridande trafik eftersom det är på långväga avstånd som järnvägens relativa fördelar kan optimeras. Vi rekommenderar att ett schabloniserat mått utvecklas för att kunna göra realistiska jämförelser mellan trafikslagen av utsläpp för internationell trafik.

Andelen förnybar energi

Tågoperatörerna välkomnar förslaget med förtydligandet att det bör mätas aggregerat och per trafikslag.

Utsläpp av mikroplaster

Tågoperatörerna noterar att en fråga som nyligen seglat upp med styrka – emission av mikroplaster från vägtrafiken – finns med bland föreslagna mått. Av Naturvårdverkets Rapport 6772 – ”Mikroplaster” framgår att den enskilt största källan är slitage av fordonsdäck. Ungefär 8.190 ton mikroplast per år beräknas komma ifrån vägtrafiken, varav

cirka 7.670 ton kommer från däckslitage. Mikroplasterna anses även bära med sig kolväten i naturen.

Enligt naturvårdsverket pågår inom detta område en kunskapsuppbyggnad genom identifiering av spridningskällor och genom mätning av marint skräp och plastfragment i havet och på stränder. Det finns redan i dagsläget tillräckligt med underlag för att kunna konstatera att det är ett omfattande och på vissa håll ökande problem även för svenska kuster. I maj år 2017 startades ett nordiskt program för att minska de negativa konsekvenserna för miljön från plast inklusive marint skräp. Inom EU pågår ett arbete för att ta fram en plaststrategi.

Miljöminister Isabella Lövin vittnade i början av juni 2017 om att det finns en stark beslutsamhet och vilja hos hela världssamfundet att komma tillrätta med problemet och att vi måste göra något nu. Haven är stressade till maxgränsen och om vi fortsätter på det här sättet kommer vi att ha mer plast än fisk i våra hav år 2050.

Förslag: I tillägg till förslaget mått är det vår rekommendation att mäta utsläpp av mikroplaster närmare källan, dvs ett mått på det konkreta däckslitage.

15. Omkomna och allvarligt skadade

Ett sätt att hantera det komplexa arbetet med att förebygga suicid skulle kunna vara att ha en uppdelning på suicid och andra olyckor, det skulle kunna leda till att man har olika måttal och tidshorisonter för det som ska uppnås och som bättre motsvarar komplexiteten och svårighetsgraden i de olika uppdelningarna. Det behövs även målsättningar som gör att det förebyggande och riskreducerande arbetet, som ständigt pågår, uppmuntras och vidmakthålls – det branschövergripande förebyggande arbetet med trafiksäkerhet måste lyftas fram.

Stockholm den 19 juni 2017

Björn Westerberg, VD
Branschföreningen Tågoperatörerna

Gustaf Engstrand
Branschföreningen Tågoperatörerna