



Näringsdepartementet
103 33 Stockholm
n.registrator@regeringskansliet.se
peter.kalliopuro@regeringskansliet.se

Branschföreningen Tågoperatörerna
Box 555 45
102 04 Stockholm

Remissyttrande angående Trafikverkets och Transportstyrelsens rapporter om tyngre och längre fordon på det allmänna vägnätet (2014/3453/TE, N2014/3454/TE)

Inledning

Branschföreningen Tågoperatörerna driver frågor av intresse för tågoperatörer verksamma i Sverige samt andra kommersiella aktörer i järnvägssektorn. Tågoperatörerna har 44 medlemmar, varav 33 bedriver järnvägstrafik och 11 är verksamma som leverantörer eller entreprenörer i järnvägsbranschen. Medlemmarna driver såväl persontrafik- som godstrafik på järnväg.

Sammanfattning av Trafikverkets och Transportstyrelsens uppdrag

Under Trafikverket och Transportstyrelsen fick den 10 april 2014 i uppdrag av regeringen att vidta förberedelser för att fordonståg med en bruttovikt på upp till 74 ton ska kunna trafikera delar av det allmänna vägnätet.

I Transportstyrelsens uppdrag ingick att föreslå författningsändringar som ska göra det möjligt för fordonståg som är tyngre och längre än idag att trafikera delar av det allmänna vägnätet. Det gäller följande två kategorier av fordonståg:

- fordonståg med en bruttovikt upp till 74 ton
- längre fordonståg än 25,25 meter, under förutsättningen att de är sammankopplade enligt det EU-gemensamma modulsystemet.

I Trafikverkets uppdrag ingick att:

- Identifiera ett statligt vägnät där det redan idag, eller med begränsade åtgärder, skulle vara möjligt att tillåta fordonståg med en bruttovikt på upp till 74 ton. Kommunala vägar, exempelvis anslutningspunkter till terminaler och industrier, ska ingå i analysen.
- Analysera behovet av ytterligare åtgärder på andra delar av det statliga vägnätet, redovisa vilka åtgärder som skulle vara nödvändiga för att möta detta behov.

Transportstyrelsen och Trafikverket har i sina respektive uppdrag dessutom fått i uppdrag att beskriva konsekvenserna av de föreslagna åtgärderna, bland annat de samhällsekonomiska konsekvenserna kopplade till de transportpolitiska målen samt de finansiella konsekvenserna för privata och offentliga aktörer.

Yttrande

Överflyttning mellan transportslagen

Branschföreningen Tågoperatörerna är för effektiva godstransporter. Längre och tyngre tåg och lastbilar är komponenter i detta. Längre och tyngre lastbilar kan vara bra för Sveriges konkurrenskraft och för miljön, men det förutsätter att godstågens konkurrenskraft inte försämras ytterligare jämfört med lastbilen. Dagens slitna järnväg klarar på många håll inte ens tyngden från dagens godståg, vilket leder till sänkta maxlaster och hastigheter för godstågen. Att anpassa järnvägens infrastruktur till längre och tyngre tåg kommer att ta tid. Godstågens konkurrenskraft har inte bara försämrats av det eftersatta underhållet, utan även av statliga beslut om att öka tågtrafikens kostnader genom att höja banavgifterna och låta tågoperatörerna stå för delar av finansieringen av det nya signalsystemet ERTMS. Branschföreningen Tågoperatörerna tycker att det är mycket beklagligt att detta inte har analyserats i de två rapporterna.

Trafikverket och Trafikanalys har i flera rapporter pekat på att höjningarna av banavgifterna och tågoperatörernas finansieringsansvar för ERTMS ombordutrustning leder till att tågtrafikens kostnader höjs betydligt mer än lastbilstrafikens, vilket i sin tur minskar godstrafiken på järnväg¹. Trafikverket framhöll i förslaget till nationell plan att vägtransporterna kommer att öka (transportarbetet) till 2030 p.g.a. de höjda banavgifterna på järnvägen och svaveldirektivet för sjöfarten². Trafikverkets prognoser till planen visade att marknadsandelen för godstrafik på järnväg kommer att minska och marknadsandelen för godstrafik på lastbil kommer att öka³ till följd av banavgiftshöjningarna.

Denna utveckling i strid med Sveriges klimatmål riskerar att stärkas ytterligare med tyngre lastbilar som sänker lastbilstrafikens transportkostnader. Branschföreningen Tågoperatörerna anser därför att banavgifterna för godstrafiken måste sänkas. Ett ensidigt införande av längre och tyngre lastbilar utan att kompensera godsjärnvägen innebär att mer gods kommer att föras över på vägarna och att klimatpåverkan från transporterna kommer att öka. Branschföreningen Tågoperatörerna förordar därför ett samtidigt införande av tyngre lastbilar och miljörabatter på banavgifterna i godsstråken. Miljörabatter finns i många andra EU-länder och är tillåtet enligt EU:s regelverk.

Trafikverket pekar i sin rapport på att priselasticiteterna när det gäller gods "är ofta väldigt osäkra."⁴ Tågoperatörerna ställer sig frågande till denna ståndpunkt eftersom Trafikverket i andra sammanhang inte ser osäkerheter i transportkostnadselasticiteterna för godstransporter (som

¹ Kostnadsjämförelse: Trafikanalys rapport 2013:4. Effekterna kostnadsökningarna: Trafikverkets rapport 2011:080 och Trafikverkets rapport (2012) ERTMS i Sverige – nuläge och viktiga vägval

² Trafikverket (2013) Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025. Remissversion 2013-06-14

³ Trafikverket (2013) Prognoser för arbetet med nationell transportplan 2014-2025. Godstransporternas utveckling fram till 2030, Rapport 2013:056. Ungefär hälften av den tillväxt som sker inom järnväg fram till år 2030 beror dessutom på den utökade gruvbrytningen i norr

⁴ S.80

priselasticiteter för godstransporter brukar kallas) som något problem. Elasticiteterna är t.ex. en mycket viktig del av godsprognosmodellen SamGods, som Trafikverket föreskriver ska användas i infrastrukturplaneringen. Trots det dåliga kunskapsläget som Trafikverket menar finns antar verket i sin rapport även att överflyttningen från järnväg till väg kommer att vara liten.⁵ Detta stämmer inte överens med elasticiteterna i SamGods. Elasticiteterna varierar utifrån flera olika parametrar, men transportkostnadselasticiteterna för godstransporter med vagnslasttåg är -0,8 och för kombitåg -0,6 enligt SamGods⁶, vilket innebär att när kostnaderna stiger med 10 % sjunker efterfrågan på vagnslasttåg med 8 % och för kombitåg med 6 %, vilket torde vara ganska mycket.

Analys av transportpolitisk måluppfyllelse - Hänsynsmålet

I rapporternas analys av den transportpolitiska måluppfyllelsen skriver Transportstyrelsen och Trafikverket genomgående att transporter med tyngre och längre lastbilar medför minskad miljöbelastning och att förslaget inte kommer att medföra några negativa trafiksäkerhetskonskvenser.⁷ Branschföreningen Tågoperatörerna är mycket kritisk till denna allt för snäva analys. Det går inte att bara analysera miljö- och trafiksäkerhetskonskvenser inom lastbilstrafiken. På andra ställen i rapporterna påpekar Trafikverket och Transportstyrelsen att "Det är väl känt att [den samhällsekonomiska] kostnaden för olyckor, luftföroreningar, infrastrukturslitage etc. är betydligt lägre per tonkm inom järnvägstrafiken [jämfört med lastbilstrafiken]" och "Utan en trafikslagsövergripande systemstudie är det omöjligt att uttala sig om vad nettoeffekten kan bli."⁸ Med andra ord har Trafikverket och Transportstyrelsen inte en aning om vilka de totala konskvenserna blir för miljön, trafiksäkerheten och slitaget på infrastrukturen. För att ta ett exempel när det gäller miljökonkvenserna: Varje godståg motsvarar 30 lastbilar på vägarna. Om ett eldrivet tåg mellan Malmö och Sundsvall ersätts med lastbilar så ökar koldioxidutsläppen från under 100 kg till minst 35 ton. Att öka godstrafiken på vägarna på tågtrafikens bekostnad är med andra ord kontraproduktivt för Sveriges klimatutsläpp.

Samhällsekonomisk analys av tyngre fordon på det allmänna vägnätet

I de samhällsekonomiska analyserna har myndigheterna gjort ett mycket förenklat antagande om att efterfrågan inte förändras när lastbilstrafikens transportkostnader sänks och det därför inte sker någon ökning av lastbilarnas godsvolymer och heller ingen överflyttning av gods från tåg och sjöfart till lastbil.⁹ Detta är naturligtvis inte realistiskt, vilket också påpekas i andra sammanhang i rapporterna¹⁰. Skälet till detta förenklade antagande är att den mycket korta utredningstiden inte tillåtit att man analyserat den egentliga nettoeffekten av längre och tyngre lastbilar på det allmänna vägnätet. Branschföreningen Tågoperatörerna är därför mycket kritisk till att regeringen inte gav Trafikverket och Transportstyrelsen tillräckligt utredningstid för de skulle kunna göra acceptabla utredningar. Tågoperatörerna delar däremot rapporternas förslag om att det är både önskvärt och

⁵ S. 8

⁶ Trafikverket (2013) Trafikslagsövergripande effekter av höjda banavgifter, s.6

⁷ Transportstyrelsen (2014) Rapport om tyngre och längre fordonståg på det allmänna vägnätet, s. 74, 80, 85, 91, 94 och Trafikverket (2014) Tyngre fordon på det allmänna vägnätet, Bilaga II, s. 22

⁸ Transportstyrelsen (2014) Rapport om tyngre och längre fordonståg på det allmänna vägnätet, Bilaga 5, s. 6-7 och Trafikverket (2014) Tyngre fordon på det allmänna vägnätet, Bilaga II, s. 6-7

⁹ Trafikverket (2014) Tyngre fordon på det allmänna vägnätet, Bilaga II, s. 6-7 och Transportstyrelsen (2014) Rapport om tyngre och längre fordonståg på det allmänna vägnätet, Bilaga 5, s. 6-7

¹⁰ Transportstyrelsen (2014) Rapport om tyngre och längre fordonståg på det allmänna vägnätet s. 71-72 och Trafikverket (2014) Tyngre fordon på det allmänna vägnätet s. 79-81, 8-9

möjligt att genomföra en transportslagsövergripande systemstudie av konsekvenserna på miljön, trafiksäkerheten och övriga effekter. Denna systemstudie måste genomföras mycket skyndsamt.

Längre och tyngre tåg

Sverige har Europas längsta lastbilar och Europas kortaste tåg. Det är svårt att förstå det bristande intresset för att även utveckla möjligheterna att köra längre tåg. Den mest effektiva åtgärden för att radikalt öka kapaciteten för godstransporter och som dessutom ger lägre transportkostnader är att öka tåglängderna¹¹. Insatserna för att göra det möjligt att använda tyngre och längre tåg bör därför intensifieras.

Stockholm 2014-10-20

Branschföreningen Tågoperatörerna

The image shows two handwritten signatures in blue ink. The signature on the left is 'Christel Wiman' and the signature on the right is 'Lars Sandberg'.

Christel Wiman
VD

Lars Sandberg
Utredare

¹¹ Fröidh (2013) Godstrafik på järnväg – åtgärder för ökad kapacitet på lång sikt. Underlagsrapport till statens offentliga utredning om fossilfri fordonstrafik, KTH