



Klimat och hållbarhet dominerande teman i Almedalen 2019

Politikerveckan Almedalen hade färre besökare i år än förra året, som var ett valår med allt vad det innebär för denna politikerarena som ligger endast cirka 2 månader före valdagen. Dock var det möjligen ett mer fokuserat program än tidigare år. Det märktes genom att enskilda möten och rundabordssamtal med tydligt ställda frågor till kunniga paneler dominerade våra dagar i Visby. Vi tror det är en trend att minska på att bara kommunicera och snarare öka på dialogen, och successivt förbättra den. Vi går på det sättet från snack till verkstad. Och vad kunde vara viktigare i dessa tider när klimatet är vår stora ödesfråga. Vad ska politiken leverera? Vad ska medborgarna leverera? Vad ska marknaden leverera? Framtida generationer kräver svar.



Klimatet och det hållbara samhället ramade in årets Almedalen, för transportsektorns del kanske allra bäst exemplifierat av den tävling som anordnades av elbolaget Uniper mellan framtidens hyperloop, elflyg och höghastighetståg. Visst, komfort och restid stod i centrum för den jippoartade argumenttävlingen, men kapacitet, klimatprestanda, energiförbrukning, CO₂-utsläpp är aspekter som numera måste tas om hand i det politiska beslutsfattandet.

Klimatet är inte längre en fråga enbart för miljöaktivister och järnvägsnördar. Industriföretag, transportsektorn, energibolagen, livsmedelsbranschen – alla vill nu synas och visa på vad de gör, nu och i framtiden för att lämna sitt bidrag. Alla branscher efterfrågar tydligare politiska styrmedel och de flesta är överens om att omställningstakten måste öka.

Det är påtagligt att det är en lång väg kvar till måluppfyllnad 2030 och 2050. Under sommaren har återigen varmerekord slagits runtom i världen, skogsbränder härjar och världens glaciärer smälter. Det finns en allt större medvetenhet om utmaningarna. Men – och det är ett enormt MEN – vi ser att det finns flera läger, inte minst i transportsektorn som fortfarande hoppas att smärre justeringar av business-as-usual räcker. Svaret är "det gör det inte". Potsdaminstitutet skriver nu att vi har 18 månader på oss!

Årets rapportering från Almedalen lyfter många aktuella teman. Du kan läsa dem här nedan eller i separata artiklar: [kamp mellan infrastrukturåtgärder](#), [åtgärder för att stärka godstrafiken på järnväg](#), [hur vår framtida energiförsörjning ska se ut](#), [biljettsystem och nattåg till Europa](#), [den nya mobiliteten](#), [ny förbindelse Helsingborg-Helsingör](#) och [Arlandas framtid](#) är några av årets teman.

Vi noterar idag [positiv ny statistik från Trafikverket om fler tåg och högre punktlighet](#) – branschens samverkan ger resultat!

Björn, Gustaf och Lina



Pia Lagerlöf, generalsekreterare Swedtrain och Björn Westerberg, vd Tågoperatörerna, inleder seminariet om Järnvägen 2.0 - så framtidssäkrar vi Sverige.

Kamp mellan infrastrukturåtgärder

En extrem form av business-as-usual som präglar transportsektorn är det trubbiga mantrat att "trafikslagen ska inte ställas emot varandra". På alla seminarier och rundabordssamtal om transporter och infrastruktur återkommer som en absolut sanning att politiskt beslutsfattande inte ska ställa exempelvis satsningar på järnvägstrafik mot vägtrafik, sjöfart och flyg och vice versa. I dess enklaste form innebär mantrat att status quo bibehålls. En något mer nyanserad tolkning innebär att vi kan finslipa fördelningen men inte får straffa ut något av trafikslagen.

Under 1900-talet har vi sett kraftiga historiska förändringar av fördelningen av transporter mellan olika trafikslag. Ändringar över tid av andelen järnväg, vägtrafik, sjöfart och flyg är förstås resultatet av teknikutveckling, samhällsförändringar och politiska strömningar. Vill vi i framtiden se minskad trafik på våra vägar, ökande järnvägstrafik, lägre energiförbrukning i transportsektorn, mindre CO₂-utsläpp, mindre partiklar från vägslitage och mikroplaster från däckslitage? Ja, då måste vi acceptera en omfördelning från dagens läge. Det betyder inte att något trafikslag ska avskaffas. Men det måste rimligen få innebära en förändring av fördelningen av transporter mellan olika trafikslag.

Då hamnar omedelbart den pågående kampen mellan infrastrukturåtgärder i blickfånget. Utbyggnad av Arlanda, nedläggning av Bromma, ny Öresundsförbindelse för enbart lastbilar, personbilar och persontåg, nya stambanor för höghastighetståg, hyperloop, magnetåg, laddstolpar, elvägar – alla dessa beslut förtjänar att rannsakas i grunden. Vi behöver korrekta och relevanta ingångsvärden avseende CO₂, trängsel, godstransporternas behov och partikelutsläpp i de samhällsekonomiska kalkylerna. Moderniserade samhällsekonomiska modeller får sedan stödja politikens beslutsfattande om vilka infrastrukturprojekt och styrmedel som är rätt väg framåt.

Upphandlade pendlar för kombigods?

Allt fler rapporter pekar på att transportsektorn inte är på rätt väg att klara klimatmålen. Många undrar vad som egentligen händer. När fattas de viktiga besluten? Våra politiker behöver hjälp med att förstå vad som krävs och att få till en överflyttning. På temat att fler konsumentvaror behöver åka tåg deltog vi i ett rundabordssamtal tillsammans med DHL, PostNord, DB Schenker, Svensk Handel, Jernhusen och 2030-Sekretariatet. Upphandlade pendlar för kombigods togs upp som en lösning, pendlar som kör raka spåret över natt utan trängsel eller omringering till likvärdigt pris.

DHL säger att utmaningarna med att få till intermodala pendlar beror på att godsmängden har minskat,

att utvecklingen av terminaler och noder ligger efter och att speditörer och varuägare måste övertygas om att det går. Bring som driver kombiterminaler i Jönköping anser att de har ett bra linjenät i Sverige som kan användas i större utsträckning. PostNord driver ett engagerat miljöarbete och höga ambitioner för järnvägsgods men än så länge används tåget mest för brev. DB Schenker upplever att Trafikverkets kapacitetsleverans för järnvägstrafiken skapar problem för överflyttningen. Bedömningen är att det är högrisk för logistikkedjor som inkluderar järnväg, det vill säga ökad kostnad och sämre kvalitet, man måste kunna specificera leveranstider till transportköparen. I slutändan avgörs lönsamheten av punktlighet och avstånd. Logistik och lagerhållning ändras. Tidigare fanns det centrallager söderut men nu går trenden mot lokal lagerhantering. Kunder flyttar allt mer godshantering till Stockholm. Men hållbarhet är inte samma sak som välgörenhet. Risker måste elimineras och ekonomisk kvalitet måste öka. Störningar för tåg har större konsekvenser än störningar för lastbil. Jernhusen ser trots utmaningarna fram emot att det snarast måste bli proppen ur för ökande volymer kombigods på järnväg. Svensk Handel har 9 000 medlemmar och satsar på hållbarhet, det vill säga hållbara priser, tider och kvalitet. Det är svårt att köpa klimatsmarta transporter och förståelsen måste öka, pedagogiken hos speditörer och transportsäljare är viktig. Lägre ledtider måste kompenseras med ökad fyllnadsgrad. Fossilfri transporter ska vara ett förstahandsval hos e-handlare en signal måste skickas till speditörerna om att erbjuda hållbar e-handel, grönt tillval och skicka grönt.

Varför ökar inte kombigodsets andel av transporterna? Det har överlägsna klimatfördelar, det finns politisk enighet, infrastrukturen finns på plats och e-handeln ökar. Även om det är en del – en ryggrad – av en längre logistikkedja så åker kombigods direkt från terminal A till terminal B. Det är lyftbara enheter och utgörs av containers, växelflak, tempererade enheter, man kör på natten, framförallt konsumentvaror och e-handel.

Åtgärder som diskuteras för närvarande är bland annat styrmedel som en breddad ekobonus, miljö/klimatmärkta transporter, tåglägesindelning, möjligheter att köpa "enkel resa" och gemensamma bokningssystem. Idag är det mest större aktörer som kör egna pendlar – vi behöver därför visa att det funkar även för mindre aktörer och volymer att använda järnvägen. Vi måste bli bättre på att hantera kontinuitet och myter. De vanligaste – och felaktiga – myterna är att transport med järnväg är dyrt, att det är fullt på spåren, att spåren är dåliga och att det bara fungerar och blir hållbart på längre sträckor. Trots prisnivåerna för järnvägsgods är det konkurrenskraftigt. Media blåser upp tågförseningar för mycket och blandar ihop olika problem – det ger järnvägen ett dåligt rykte. Stambanorna är i gott skick och vi måste samarbeta bort riskerna. Det finns inga absoluta hinder för mer trafik, men det finns naturligtvis konkurrens om ledtider i tidtabellerna. För nya transportupplägg krävs en kritisk massa, det vill säga delad risk. En egen pendel är inte ett alternativ om inte volymerna räcker till, men det kan finnas gemensamma behov som kan driva fram ett upplägg. Och det är hos varuägarna det händer

Vad kan vi göra i branschen?

Kombigods tar till vara både tågets och lastbilens fördelar. I samtalet rädde stor samstämmighet om att vi måste visa att det fungerar även för mindre aktörer och volymer att välja järnvägen. Gemensamma bokningssystem för kombitransporter kan vara nyckeln för att skapa samordning av transporter på rätt nivå. Ett Vinnova-projekt som tittar på det skulle vara ett första steg. De av staten ägda bolagen Jernhusen, Green Cargo och PostNord skulle kunna ha uppdraget att agera för en överflyttning av konsumentvarustransporter från väg till kombigods. Det är önskvärt att Green Cargos fokus riktas mer mot kombigods och PostNord bör enbart köpa in lyftbara trailers. Ett konkret förslag är att upphandla pendel Helsingborg – Årsta i tre år som ersätter 17 000 lastbilstransporter per år. Det ger garanterad kontinuitet, så att nya och mindre kunder vågar prova och skapar förutsättningar för att få upp till exempel e-handelsvolymer på järnväg.

Framtidens energiförsörjning - är vi förberedda?

Den framtida energiförsörjningen är klimatets gordiska knut. Kolkraft och kärnkraft ska avvecklas samtidigt, Tyskland har satt målet 2038. De fossilfria energikällorna står allt högre i kurs. Och eldrift blir normen. Miljardprogram behövs för elförsörjning och elöverföring till industrin och transporter i framtidens samhälle. Uppskattningar från SWECO visar på att bara transportsektorn kommer att öka efterfrågan på el med ca 16 TWh fram till 2045.

Sverige står samtidigt inför den största elutmaningen sedan utbyggnaden av elsystemet för 140 år sedan – men är vi förberedda? Energimyndighetens senaste analys visar att fram till 2045 kan så mycket som 100 TWh fasas ut från det svenska elsystemet till följd av uppnådd teknisk livslängd, detta gäller såväl vind, vattenkraft, kärnkraft som kraftvärme. Efterfrågan ökar när allt fler saker blir uppkopplade, när elen

ersätter fossila bränslen i trafiken och industrin elektrifieras. Vi kan komma att behöva så mycket som 50 TWh el mer än vad vi använder idag. Det finns idag inga tydliga svar på hur den ökade efterfrågan ska mötas.

I dessa sammanhang ligger järnvägssektorn bra till – redan idag är elektrifieringsgraden 95 procent. Men även vi står inför en liten ökning av efterfrågan på el i och med övergång från diesellok till eldrivna lok. Framtidens teknik då? Ja, Inlandsbanan har en stark propå om hur vi skapar vi en fossilfri godskorridor – utan kontaktledning. Svaret är vätgasdrift som redan levererats av Alstom för persontåg i Tyskland. Tågindustrin, liksom hela transportsektorn, är på väg mot en stor omställning i fråga om fossilfria driftsformer. Vi följer Inlandsbanans vätgasprojekt med stort intresse. [Se separat artikel.](#)

Många frågor är ännu obesvarade inom temat energiförsörjning för framtidens transporter. Det är under dessa omständigheter välkommet att vårt nya Infrastrukturdepartement samlar infrastruktur, transporter, energi och digitalisering under samma tak. Vi ser fram emot att det nya departementet verkligen agerar.



Åsa Julin, moderator, Tomas Eneroth, infrastrukturminister, och Kerstin Gillsbro, vd Jernhusen, pratar på scenen under Jernhusens mingel.

Biljettsystem och upphandling av nattåg till Europa

Förenkling och tillgänglighet i biljettförsäljning – både för nationellt och internationellt resande – har seglat upp som en av de viktigaste frågorna för att skapa den eftersträvade förflyttningen av vårt resande i en mer hållbar riktning. Konkurrensverkets beslut i juni om biljettförsäljning via SJ:s onlinekanaler kan ge en indikation om framtiden. Det har spekulerats en del i vad Januariöverenskommelsens punkt 28 om införande av ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i ska innebära. I början av augusti fattade dock regeringen beslut om en utredning som ska svara på hur ett nationellt biljettsystem skulle kunna bli verklighet. Dessutom har regeringen under sommaren lämnat ett uppdrag till Trafikanalys om bokningssystem för internationellt tågresande. Myndigheten ska bistå regeringen med kunskapsunderlag och nulägesanalys gällande möjligheterna att boka biljetter för utlandsresa med tåg samt att bedöma vilka initiativ staten kan ta för att branschen ska underlätta för kunderna att boka utlandsresor med tåg. Trafikanalys ska redovisa uppdraget till Infrastrukturdepartementet i april 2020.

Regeringens och stödpartiernas tankar på en upphandling av nattågstrafik med dagliga avgångar till europeiska städer till Europa stod i fokus under flera seminarier i årets Almedalen. Kanske fångades något upp av våra beslutsfattare i det uppdrag till Trafikverket om att utreda förutsättningarna som tillsattes i juli. En lång rad frågor ska utredas i grunden, exempelvis vilken trafik som bör upphandlas, tidsplan för genomförandet av upphandling, om dedikerade fordon finns eller ska anskaffas och av vem de ska ägas samt hur kapacitetstillgången genom Danmark kan antas utvecklas till 2030. Även andra möjligheter att underlätta etableringen av nattågstrafik till utlandet och hur samordning kan ske med myndigheter i andra länder ska utredas. Målbilden är att upphandlad trafik så snart som möjligt ska

kunna ersättas av trafik som bedrivs på kommersiell grund. Trafikverket ska delredovisa uppdraget till Infrastrukturdepartementet i januari och slutredovisning ska lämnas i april 2020.

Partnersamverkan för mer kollektivtrafik driver ökad mobilitet

Trots att intresset för kombinerad mobilitet och nya mobilitetstjänster är stort utgör de idag en liten andel av den totala persontrafiken i Sverige. Elsparkcykel och cykeldelning, taxiliknande tjänster/"svarttaxi", och bilpool, står för endast 0,07 procent av det totala persontrafikarbetet. Och det ser inte ut att växa så mycket framöver. Även om vi står inför en snabb utveckling med tillväxt inom de nya tjänsterna förblir andelen låg även 2030 och bedöms stå för endast ca 0,1 procent. Det visar en rapport som WSP tagit fram på uppdrag av Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik.

Rätt utformade kan de nya mobilitetstjänsterna ge flera positiva effekter. När den traditionella kollektivtrafiken kombineras kan det leda till både ökad tillgänglighet och attraktivare kollektivtrafik. Och när färdmedel delas och resurserna används mer effektivt bidrar det till minskade utsläpp och ökad ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet.

Samtidigt kan det bli en rad negativa effekter om de utformas fel. De kan konkurrera istället för att komplettera kollektivtrafiken, med minskad marknadsandel för kollektivtrafiken som följd. De kan även ersätta resande som annars skulle gjorts till fots eller på cykel, med konsekvensen att människor minskar sin vardagsmotion och får sämre hälsa.

Det finns också risk att tjänsterna bara förbättrar mobiliteten i större städer och tätorter, där tillgängligheten redan är god. I glesbefolkade delar tyder mycket på att resandeunderlaget är för litet för att affärsmodellerna ska fungera. Där kan istället tillgängligheten förbättras genom anropsstyrd kollektivtrafik, taxi eller en kombination av taxi samt traditionell och anropsstyrd kollektivtrafik.

Ny förbindelse Helsingborg-Helsingör

År 2020 firar Öresundsbron 20 år och det är hög tid att ta nästa steg mot ytterligare en fast förbindelse. Efter invigningen av Fehmarn Bält-förbindelsen och när tillgängligheten ökar i de norra delarna av Öresund kan vi dra nytta av den tillväxtpotential som finns i gränsregionen Greater Copenhagen. Större marknader, bättre tillgång till kompetens och arbetskraft är några av de förväntade effekterna av en ny fast förbindelse.

Men blir det endast en persontågslösning, var finns godset? Vi lyssnade på Trafikverkets presentation av en studie som ska vara klar 2020. Trafikverket genomför tillsammans med Banedanmark en strategisk analys. Lennart Andersson, regionchef Trafikverket bekräftade – det är endast persontrafiklösningar som är föremål för den nuvarande strategiska utredningen. Godstransporternas behov får tas om hand i ett senare skede. Tempot i utbyggnaden av nya stambanor har bäring på frågan och i brist på slutliga svar anser tydligen regeringen och Trafikverket att det räcker med att utreda förutsättningarna för persontrafiken. Upplägget bör ifrågasättas med kraft från näringslivsperspektiv.

Behövs en Arlandaförhandling?

50 procent av BNP är export. Enligt Stockholms handelskammare kan 40 procent av BNP kopplas till Stockholm och 30 procent av exportvärdet kan relateras till flyget och Arlanda. Utan att ifrågasätta dessa siffror är det inte svårt att förstå att Arlanda är kritiskt för Stockholmsregionens utveckling. Under våren 2019 avslutades det så kallade Arlandarådets uppdrag från den tidigare S+MP-regeringen. Men slutrapporten låter vänta på sig. Arlandafrågan skär rakt in i den politiska splittringen kring hur klimathotet ska mötas och Sveriges roll som ledande i detta viktiga arbete. Det är uppenbart att skiljelinjerna berör "hur" Arlanda ska utvecklas. Fler start- och landningsbanor eller något annat. Att effektivisera flygplatsens funktionalitet och tillgängliggöra Arlanda med mer tåg och minskad biltrafik borde vara en självklarhet men det finns låsningar även i den delen. Det är tydligt att business-as-usual, det vill säga mer och mer flygresande, inte fungerar längre. Men det politiska beslutsfattandet famlar kring inriktningen för vår nationella storflygplats.

Flyget sätts för närvarande under lupp och utvecklingen mot bättre klimatprestanda är på gång. Debatten har skapat ett tryck för att ställa om till mer hållbarhet. Biobränsle ska vara en temporär lösning, åtminstone för inrikes trafik, till dess elflyget kan bli verklighet. Mot mitten av 2020-talet utlovas prototyper för Elflyg med 20-talet passagerare som kan flyga upp till 40 mil.

Inlandsbanans fossilfria godskorridor

Inlandsbanans seminarium "Så skapar vi en fossilfri godskorridor – utan kontaktledning" samlade företrädare för industri, politik, forskning, transport och energi för att diskutera erfarenheter, behov och förutsättningar för att skapa av en fossilfri godstransport utan kontaktledning - genom Sveriges inland. Omställningen till el/vätgasdrift som behandlas under seminariet avser ett delprojekt i visionen om en fossilfri godskorridor. Inlandståg avser konvertera ett existerande diesellok till vätgasdrift för att visa att detta går.

Tågindustrin, liksom hela transportsektorn, är på väg mot en stor omställning i fråga om fossilfria driftsformer. Den senaste tiden har kantats av teknikmässiga genombrott i fråga om vätgasdrift för spårbunden trafik: under hösten 2018 invigde Tyskland världens första vätgasdrivna persontransport, ett Coradia Lint från Alstom. Storbritannien och Frankrike har nyligen kungjort att vätgasdrivna persontåg kommer att lanseras under 2020 och 2022.

Inlandsbanans projekt blir ett tekniksprång: fullskaligt utbyggt blir infrastrukturen oberoende av kontaktledningar. Detta sparar pengar men innebär dessutom ett mer robust system.

”Jag jobbar med järnvägen, jag är trendig!”

Är det ett citat från 1850-talet? Nej, från Almedalen 2019. Visst, Frälsningsarméns lokal på Mellangatan var full till bristningsgränsen av järnvägsfrälsta. Men samtidigt – järnvägen har något att komma med som lösning på många samhällsutmaningar om mobilitet, tunga transporter och klimatet. Så visst trender vår bransch!

Infrastrukturminister Tomas Eneroth inledde samtalet om Järnvägen 2.0. Ministern betonade att Sverige är en pågående världsutställning för hållbara miljösmarta lösningar och att vi ska bli världens första fossilfria välfärdsland. Men hur man ska skapa brett politiskt stöd för bygget av nya stambanor handlar i slutändan om vilken utbyggnadstakt och vilken maxhastighet som eftersträvas. Samtalen mellan de största partierna har avstannat. Det tycks vara ett politiskt spel kring prioritering av infrastrukturprojekt för närvarande. Ministern anser att det är en nyckelfråga att industrins transportköpare känner tilltro till godstrafiken på järnväg, endast då kan godsmängden öka. Men även utvecklingen av elvägar är högt prioriterade av regeringen.

En utmaning för branschen är att ledtiderna är långa, både för stora politiska beslut och för godkännandeprocesser för markanvändning och planläggning. Först när de riktigt stora framtidsbesluten om nya stambanor och förbättringar Stockholm – Oslo samt utbyggnad i Norrland fattas med eftersträvarade systemeffekter, då kan vi spänna bågen. Det skulle ge nytt hopp för tågresande, plats för mer godstrafik på järnväg och framtidssäkring av Sverige. Vi är inte där riktigt än.

Diskussionen om vi hur järnvägen bidrar till vi framtidssäkring av Sverige fortsatte under Erica Kronhöfers stabila moderatorskap. Anders Åkesson, vice ordförande i Trafikutskottet lyfte det femte transportslag - IT och betonade att många förbättringar finns med ny teknik som bas: självkörande fordon, uppkoppling, delning, 5G, med mera. Januariavtalet kopplar an till det och till klimatsmart infrastruktur samt punktlighet i järnvägssystemet.

Lena Erixon konstaterade att de satsningar som nu görs på underhåll kommer förbättra mycket i systemet. Vi får bättre punktlighet genom bättre planerade banarbeten. Digitalisering av anläggningen kommer spela en central avgörande roll för de förbättringar vi kommer att se. Trafikverket ska bli mer proaktiva i sitt arbetssätt. När det gäller de stora projekten lyfte dock även Lena Erixon trögheten i godkännandeprocesser hos bland annat länsstyrelserna.

Green Cargos vd Ted Söderholm markerade att godstransportstrategin tydligt visar på vad man vill

åstadkomma. Och vi måste se på hur varuägare resonerar när de köper transporter. Den energisnåla järnvägen måste bli lika tillgänglig som andra transportslag. När det gäller intermodala transporter har vi bara skrapat på ytan om vad man skulle kunna göra med järnvägen som ryggrad i systemet. Men branschen behöver förtjäna kundernas förtroende!

Anna Höjer, som är ny vd på Bombardier, betonade kompetensförsörjningen och teknikutveckling genom en mer levande start-up-arena som nyckelfaktorer för järnvägens framtid.

Crister Fritzson, SJ:s vd, avrundade morgonens diskussioner med att tydliggöra behovet av systemsyn vid utvecklingen av järnvägssystemet. När dubbelspår inte byggts hela vägen måste tågen vänta i kö och brister i planeringen blir kritiska, hastigheten sjunker och restiden ökar och redundansen är begränsad. De ökningarna vi ser i tågresa är naturligtvis positiva och utifrån det perspektivet mår branschen bra.

Panelen diskuterar framtidssäkringen av Sverige:



Kalendarium 2019

3
10, 2019

JNB-dagen, Stockholm
Trafikverkets årliga informationsdag om järnvägsnätbeskrivningen. Det är dagen för er som planerar att ansöka om kapacitet på det järnvägsnät som Trafikverket förvaltar.

11
11, 2019

Järnvägsdagen, Stockholm
Arrangörer Swedtrain och Tågoperatörerna

[PRENUMERERA](#) [AVREGISTRERA](#)

Tågoperatörerna, Sturegatan 11, Box 555 45, 102 04 Stockholm
Telefon: 08-762 67 11, info@tagoperatorerna.se, tagoperatorerna.se