

Datum
2022-11-07

Er referens
M2022/01364

Miljödepartementet
m.remissvar@regeringskansliet.se
i.remissvar@regeringskansliet.se
sebastian.axelsson@regeringskansliet.se

Tåg företagens remissvar – SOU 2022:21 Rätt för klimatet (Dnr M2022/01364)

Tåg företagen har tagit del av rubricerat förslag på remiss och inkommer med remissvar enligt nedan.

Sammanfattning av förslaget

Regeringen beslutade i december 2019 att tillsätta en särskild utreda att se över relevant lagstiftning så att det klimatpolitiska ramverket får genomslag. 2020 gavs uppdraget att utreda möjligheten att väga klimatnyttan mot negativ påverkan på människors hälsa och miljön, detta genom en särskild avvägningsregel i miljöbalken eller på annat sätt, samt att överlämna nödvändiga författningsförslag.

Klimatrettsutredningens slutbetänkande redovisar förslag till ändringar av lagstiftningen inom tre områden: främja bidrag till klimatomställningen, underlätta byggande av elnät och ett transporteffektivt samhälle.

Gällande ett transporteffektivt samhälle anser utredningen att det krävs en utveckling där trafikarbetet med personbil, lastbil och inrikes flyg minskar för att transportsektorns klimatomställning ska ske på ett miljömässigt och socialt hållbart sätt samt för att omställningen ska vara robust mot förändrade omvärldsförutsättningar.

Exempel på föreslagna åtgärder är omprövning av tidigare beslutade infrastrukturobjekt som inte har byggstartats, att gå från prognos- till scenariobaserad arbetsmetodik och att inte anta historiska samband kring trafikökning samt ändringar i miljöbalken så att ett tillstånd i förekommande fall innehåller transportvillkor.

Tåg företagens remissvar

Tåg företagen har av naturliga skäl främst fokuserat på de delar i utredningen som berör transporteffektivitet. Även om elnätets utbyggnad är ett viktigt tema och vi idag ser stora utmaningar kopplade till el- och energiförsörjning, är transporteffektiviteten det som berör vår bransch och våra frågor främst.

Transportplanering och transporteffektivitet

Tåg företagen välkomnar utredningen och noterar utredningens fokus på transporteffektivitet. Tåg företagen har länge påtalat vikten av transporteffektivitet för klimatomställningen – Sverige kommer inte kunna nå det långsiktiga klimatmålet om nettonollutsläpp av växthusgaser senast år 2045 om inte transportsystemet ställs om till optimerad och därmed minskad energiförbrukning. För att nå klimatmålen behöver både industrier och transporter elektrifieras, detta sker bland annat genom ökad användning av järnvägen och ett effektivare samspel mellan olika trafikslag.

Tåg företagen tillstyrker utredningens förslag att begreppet transporteffektivt samhälle införs i förordningarna för nationell plan samt i länsplanerna och att detta skall bidra till att trafikarbetet för energi- och resursintensiva fordonsslag som personbil, lastbil och inrikes flyg minskar över tid.

Tåg företagen förutsätter dock att Sveriges geografiska förutsättningar där många delar av landet är beroende av vissa trafikslag, till exempel personbil och lastbil beaktas i förslaget. Det är viktigt att se till att minskad användning av vissa trafikslag inte hämmar tillgängligheten för befolkningen och näringslivet, till exempel på landsbygden. Därför är det viktigt att både kort- och långsiktigt fortsätta att underlätta och skapa förutsättningar för intermodala lösningar och bättre järnvägsförbindelser.

Utredningen lyfter även fram att infrastruktur som byggs ska kunna bidra till omställningen mot ett mer transporteffektivt samhälle. Med anledning av detta föreslår utredningen att beslutade infrastrukturprojekt som ännu inte påbörjats ska ses över och att transportplaneringen inte kan byggas på historiska prognoser, utan behöver byggas på scenariobaserad arbetsmetodik. Utredningen föreslår att Trafikverkets instruktion ändras så att myndigheten tar fram och tillhandahåller scenarier för trafikutveckling i stället för trafikprognoser.

Det är uppenbart att järnvägen har stor potential att bidra till ytterligare hållbara lösningar i klimatarbetet. Kapacitetsbristen på den svenska järnvägen har dock varit påtaglig under längre tid och det finns ett stort behov av mer järnväg, dels för att klara av omställningen, dels för att attrahera fler att välja tåg som färdmedel. Tåg företagen välkomnar därmed utredningens förslag om att se över möjligheterna för en scenariobaserad arbetsmetodik. I det följande utvecklas skälen till detta.

Myndigheten Trafikanalys konstaterade redan 2016 att ungefär 8 procent (28 miljoner ton) av inrikes gods transporteras på lastbil längre än 30 mil. Om man stöper om det till mängden tonkm, sker 38 procent av lastbilarnas transportarbete på avstånd som är längre än 30 mil och 17 procent är längre än 50 mil. Det innebär att om allt det långväga gods som idag går längre än 30 mil med lastbil skulle flyttas över till inrikes järnväg eller sjöfart, skulle lastbilarnas inrikes transportarbete minska med 38 procent. Exakt hur mycket av det långväga lastbilsgodset som i praktiken tillåter sig transporteras med järnväg är föremål för kontinuerlig analys och ingår i transportsektorns affärsutveckling, samtidigt behövs mer forskning inom området.

I en rapport som Trafikverket tagit fram i slutet av 2021 om främjande av intermodala järnvägstransporter dras likaledes många intressanta slutsatser om potentialen för överflyttning, här ett axplock:

- ”Den kortsiktiga utvecklingen innebär att transportnäringen redan idag kan erbjuda varuägare och andra transportförmedlare en transporttjänst som är samhällsekonomiskt transporteffektiv och klimatneutral, det vill säga en omfattande elektrifiering av de långväga vägtransporterna blir inte kritisk för att nå klimatmålen.”
- ”Under år 2022 bedömer näringslivsaktörerna att en kombination av mobilitetspaket, chaufförsbrist, brist på lastbilar samt ökade drivmedelspriser kommer att återställa transportpriserna på den svenska marknaden, det vill säga mer eller mindre tillbaka till den nivå de låg på innan avregleringen av EU:s inre marknad. Analyserna visar att dessa åtgärder i kombination kan medföra en ”återflytt” av de volymer som förlorades av sjö- och järnvägen under perioden 2012-2015 motsvarande 4-5 miljarder tonkm.”
- ”Den kortsiktiga marknadspotentialen omfattar förändringarna på transportmarknaden och pågående förändringar i järnvägens produktionssystem med 6 miljarder tonkm. På sikt ökar marknadspotentialen för järnvägstransporter med upp till 2 miljarder tonkm, framför allt som följd av utbyggnaden genom Danmark (Fehmarn Bält). Järnvägen transportarbete ökar från 21 till 29 miljarder tonkm medan lastbilstrafikens minskar med upp till 6 miljarder tonkm.”

Den samlade effekten på kort sikt blir en ökning av godstransporterna på järnväg med i storleksordningen 60 procent, varav en stor del är överflyttning av transporter från väg. Till detta kommer dessutom den stora långsiktiga ökningen av godstransporterna på järnväg enligt Trafikverkets egen prognos.

De senaste årens kraftiga tillväxt av tågresor visar en tydlig trend att allt fler vill åka tåg. Tillväxten har dock länge underskattats vilket på olika sätt har en avgörande betydelse för bedömningen av järnvägsinvesteringars lönsamhet. Det är väl känt att trafikprognoserna för många av de senaste större järnvägssatsningarna har uppnåtts snabbare än prognostiserat och i flera fall har prognostiserade ökningarna även överträffats. Ett tydligt exempel på detta är Svealandsbanan som snabbt nådde sitt kapacitetstak och som löpande har byggts ut med fler och fler mötesspår. Med riktiga prognoser skulle en större del byggts med dubbelspår från början.

De prognoser som hittills har presenterats av Trafikverket missar även flera viktiga aspekter, till exempel gränsöverskridande trafik till Norge och Danmark. I takt med att banarbeten mot Norge slutförs och när Fehmarn Bält-förbindelsen står klar, kommer kapacitetensbristen på järnvägen i exempelvis Skåne att bli än mer påtaglig samtidigt som attraktionskraften och efterfrågan av järnvägsresor väntas öka.

Mot denna bakgrund är det rimligt att anta scenariostyrning som utgångspunkt för infrastrukturplaneringen.

Kalkylvärden m.m. som används i transportsektorns samhällsekonomiska analyser

Utredningen menar att det finns skäl att se över hur samhällsekonomiska analyser genomförs inom ramen för dagens transportplanering. Trafikverket ska få i uppdrag att göra en sådan översyn med utgångspunkt i nationellt och internationellt använda metoder och modeller som beskriver nyttor och kostnader av styrmedel och åtgärder för ett transporteffektivt samhälle. I uppdraget ska ingå att, utifrån erfarenheterna, granska användningen av analysmetoder och kalkylvärden i den så kallade ASEK-rapporten.

Tågföretagen välkomnar även detta förslag. Genomförandet av projekt och investeringar försvåras av nuvarande kalkylmetodik – trots att det är väl känt att lönsamhets-, effektivitets- och hållbarhetspotentialen för många projekt och investeringar underskattas av nuvarande modell. För effektivare och hållbarare transportplanering är därmed en översyn ett nödvändigt första steg.

För Tågföretagen, den 7 november 2022

Gustaf Engstrand
Näringspolitisk chef

Elvira Sofic
Näringspolitisk expert