

Energimyndigheten
Kristina Holmgren
Rebecka Marklund

Strategi för omställning av transportsektorn till fossilfrihet

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

Branschföreningen Tågoperatörerna (BTO) driver frågor av intresse för kommersiella tågoperatörer verksamma i Sverige samt andra kommersiella aktörer i järnvägssektorn. Tågoperatörerna har 43 medlemmar, varav 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.

BTO är tacksamma för möjligheten att bidra till strategi för omställning av transportsektorn till fossilfrihet. BTO har under maj 2016 samlat in synpunkter från medlemsföretag som är tongivande inom svensk järnvägstransport.

Inledning

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 roll i samhället och för näringslivet 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 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. Sveriges klimatmål för transportsektorn år 2050 innebär att nettoutsläppen av klimatgaser ska ner till en nivå nära noll. Det kräver en förändring av vårt förhållningssätt till transporter 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 dock de förutsättningar som krävs för att möjliggöra en större växling mot hållbara transporter. Det är tydligt att arbetet för att nå miljömålen om minskade utsläpp av växthusgaser från transportsektorn är på väg att misslyckas.

Med ett globalt avtal för minskade utsläpp har vi förbundit oss att vidta långtgående åtgärder. 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.

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.

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 vi klara framtidens trafik- och miljömål behövs nya stambanor, snabbare tåg och samtidigt ökat underhåll på befintliga sträckor.

Gemensamma europeiska utgångspunkter

EU-kommissionen har aviserat att under sommaren 2016 kommunicera ett meddelande om att minska koldioxidutsläppen inom transportsektorn och att minska utsläpp av växthusgaser från transporter inom EU. Enligt en ”Roadmap” från april 2016 är målet att transportsektorn ska bidra till kraftig minskning av koldioxidutsläppen till år 2030. BTOs samarbetsorganisation inom EU, CER – Community of European Railway and Infrastructure Companies, har lämnat förslag till kommunikationen från järnvägssektorn.

BTOs syn överensstämmer i stora drag med de viktigaste budskapen:

- Stödja införande av energieffektiva lösningar och nya fordonskoncept
- Stimulera till investeringar i intermodala lösningar
- Uppmuntra till eldrivna transporter med balanserade villkor för olika transportslag
- Fortsatt internalisering av externa kostnader
- Öka stödet till forskning och innovation inom järnvägssektorn

Från svensk sida har vi möjligheten att vara föregångare i detta arbete bl a eftersom många länder inom EU ännu inte i samma utsträckning kunnat minska på dieselförbrukningen och öka andelen förnybar el. Eftersom Sverige och EU 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.

Generellt persontrafik och godstrafik på järnväg

Vi har inledningsvis valt att lyfta att ökade person- och godstransporter på järnväg spelar en central roll för att skapa samhällsekonomiskt effektiva transporter och för att nå de svenska klimatmålen. Inom 15 år ska Sverige ha en fossiloberoende fordonsflotta, vilket Trafikverket tolkar som att koldioxidutsläppen från vägtrafiken måste minska med 80 procent till 2030. Trafikverket konstaterar att en avsevärt större andel av både person- och godstrafikarbetet behöver utföras på järnväg.

Såvitt avser järnvägstransporter generellt vill BTO hänvisa till ”Trafikverkets kunskapsunderlag och klimatscenario för energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan”, en rapport som föredömligt fångar transportsektorns möjligheter att bidra till en fossilfri framtid.

En betydande underhållsskuld av järnvägen har skapats under de senaste decennierna. Underhåll får aldrig prioriteras bort. Det eftersläpande underhållet behöver åtgärdas snarast, ett realistiskt scenario för genomförande är sex till nio år.

Persontrafik

Parallellt med en kortfristig avbetalning av underhållsskulden måste samhället också planera för framtiden. Här fyller de nya stambanorna (höghastighetsbanan) grundläggande behov av modern samhällsutveckling och vad den snabbt växande befolkningen kräver. Den 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 miljövinna genom en omfattande överflyttning av passagerare från flyg och landsväg 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.

Järnväg har flera miljöfördelar jämfört med andra alternativ, till exempel avseende trängsel, buller och effektiv markanvändning. Dessa problemområden skulle kvarstå även om en helt fossilfri fordonsflotta skulle uppnås i en framtid. Klimatmålet är ett av flera miljömål och det vore ett alltför kortsiktigt perspektiv att inte se helhetslösningarna.

BTO ser stora möjligheter med dörr-till-dörr-mobilitet som inkluderar elbilar och andra lösningar men som har järnvägen som bas.

Godstrafik

Miljökompensation

Regeringen gav den 4 juni 2015 Trafikverket i uppdrag att analysera och utreda förutsättningarna för att kompensera järnvägsföretagen genom en konkurrensutjämnande

miljökompensation. Kompensationen avser den snedvridning i konkurrens som uppstår genom att konkurrerande trafikslag inte i motsvarande omfattning betalar för sina miljökostnader. Trafikverket föreslog att ett system för miljökompensation med 170 miljoner per år ska införas under 2016-2020. Regeringen har ännu inte vidtagit nödvändiga åtgärder för att införa systemet. Det är av yttersta vikt att denna typ av lovvärda åtgärder, som ger tydliga incitament för att i större utsträckning använda transportmedel med låg miljöbelastning, inte hamnar i byrålådan. Miljökompensationer bör införas omgående och gälla tills dess att likvärdig kostnadstäckning för miljöpåverkan råder mellan trafikslagen. Flera möjligheter till incitament finns och införandet av miljökompensation ska inte ses som ett alternativ till exempelvis frysta banavgifter. Vi konstaterar i detta sammanhang att det – givet miljöagendan – inte är rimligt att industrin och pendlare ska betala successivt ökande banavgifter när järnvägsinfrastrukturen uppvisar så stora brister.

Förnybart bränsle

Det går snabbt inom vägtrafiken med utveckling av förnybara flytande alternativ (framförallt, HVO – Hydrogenated Vegetable Oil). Järnvägen har begränsade möjligheter att överge fossildiesel till följd av rådande avgiftsmodell. För vägtrafik är bränslet beskattat och den förnybara komponenten har lägre skattesats vilket fått till resultat att priset till förbrukare är samma för fossildiesel och diesel med förnybar inblandning (30-50 % inblandning är generellt tillgängligt och upp till 100 % förnybar diesel finns på vissa ställen).

Nuvarande avgiftsmodell för järnvägen är konstruerad under en tid när det enbart fanns el och fossil diesel och den baserar sig på att dieseln är skattebefriad och avgiften betalas som en banavgift. Resultatet blir att den högre kostnaden för förnybart bränsle slår rakt igenom på sista raden av tågoperatörers resultaträkning och skillnaden i kostnad är orimligt stor. Avgiftssystemet måste ändras så att det fungerar i en värld med en mångfald av bränslen. Vi konstaterar att bränslefrågan är mångfasetterad men att den snarast behöver få en övergripande lösning. Godstrafiken på järnväg har möjlighet att på ett enkelt sätt erbjuda ett fossilfritt transportsystem om vi kan undanröja det hinder som här uppställs.

Sverige är ett land med stora bioresurser relativt befolkningen. Vi kan producera flytande biobränslen för våra behov men det är ingen skalbar lösning globalt. Den framtida bristen på flytande förnybart bränsle är ett argument för att tågoperatörer måste få möjlighet att köra diesellok med HVO. Det finns en risk att vi i Sverige nöjer oss med hur snabbt det går med vår omställning utan att fullt ut reflektera över att vi inte har en lösning som fungerar för världen som helhet.

Vi måste fortsatt sträva efter att använda energisnåla alternativ för transporter – som järnväg – och att använda flytande förnybart bränsle där det är som svårast att ersätta med exempelvis elektricitet. Detta kunde leda till att nödvändigt flyg och de begränsade delar av järnvägssystemet där vi inte har elledning bör prioriteras för användning av begränsad mängd flytande förnybart bränsle.

Affärsförutsättningar

Sveriges tågoperatörer gör allt i sin makt för att nå lönsamhet för att på sikt kunna göra nödvändiga investeringar. Centrala faktorer för framgång är en väl fungerande infrastruktur och sund konkurrens som följer relevanta regelverk. För att öka produktiviteten och volymerna på energisnål järnväg så behöver vi kunna satsa. Ett viktigt område är den

intermodala trafiken som i stort står för den tillväxtpotential som finns på godssidan. Det behövs investeringskapital till lok, vagnar och terminaler för att bygga nya koncept.

Flera svenska godsoperatörer har stora investeringsbehov avseende moderna lok som kan dra tung last och samtidigt klara 160 km/h. Det skulle exempelvis möjliggöra godstransporter hela dygnet i bättre samordning med persontrafiken och skapa potential att öka volymerna rejält i ett läge där vi är nära att slå i kapacitetstaket för järnvägen. För närvarande är ett lok i aktiv användning mindre än halva dygnet, vilket är avsevärt mindre än vad en lastbil kan prestera. Lok som kan köra större delen av dygnet kommer att vara mer produktiva. För att möjliggöra relevanta investeringar i ännu mer klimatvänlig utrustning måste förutsättningarna för en långsiktigt lönsam affär finnas.

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.

Sammanfattande kommentarer

BTO vill sammanfattningsvis framhålla att vi fortsatt måste sträva efter att använda energisnåla alternativ för transporter – som järnväg – oavsett utvecklingen av alternativa energikällor.

Vi behöver prioritera implementering av de klimatmål och tänkta åtgärder som redan uppställts inom transportsektorn. Beslutsamheten från Paris måste prägla samhällets prioriteringar framöver, inte ”business as usual”. Transportpolitiken måste utgå från klimatutmaningen och våga styra utvecklingen utifrån den.