# logo200px

Pressmeddelande 2015-01-21

## Frys banavgifterna och minska klimatutsläppen

**Höjningarna av banavgifterna ökar klimatutsläppen. Flera rapporter från Trafikverket och Trafikanalys har visat att banavgiftshöjningarna ökar tågtrafikens kostnader betydligt mer än vägtrafikens, vilket leder till att godstrafik på järnväg ersätts med lastbilstrafik.**

– Banavgifterna måste frysas för att inte utsläppen av klimatgaser ska öka, säger Christel Wiman, vd på Branschföreningen Tågoperatörerna. Varje godståg motsvarar 30 lastbilar på vägarna. När ett eldrivet tåg mellan Malmö och Sundsvall ersätts med lastbilar ökar koldioxidutsläppen från under 100 kilo till minst 35 ton. Att öka godstrafiken på vägarna på tågtrafikens bekostnad ökar omedelbart Sveriges klimatutsläpp.

Trafikverket pekade i sin senaste utvärdering av banavgifterna på att höjningarna ökar tågtrafikens kostnader betydligt mer än lastbilstrafikens, vilket leder till att godstransporter flyttas från järnväg till väg[[1]](#footnote-1). Även persontrafiken på tåg påverkas, men inte lika mycket. Trafikverkets prognos till den nationella planen visade att godstrafiken på järnväg kommer att minska, samtidigt som lastbilstrafiken kommer öka, till följd av banavgiftshöjningarna.[[2]](#footnote-2)

Trafikverkets förslag är att öka banavgifterna till 2,46 Mdr/år. Det är en fyrdubbling mellan år 2009 och 2025. Enligt järnvägslagen ska banavgifter ”fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon.” För år 2015 beräknas tågoperatörerna betala totalt 1400 Mkr i banavgifter. Det motsvarar ungefär järnvägens totala marginalkostnad, som Trafikverket och VTI beräknar till 1440 Mkr. Lagens krav är med andra ord uppfyllt. Fortsatta höjningar kommer att vara samhällsekonomiskt negativt genom överflyttningen från järnväg till väg.

Tågtrafiken förlorar även konkurrenskraft genom tågoperatörernas finansieringsansvar för ombordutrustningen för det nya signalsystemet ERTMS[[3]](#footnote-3), bristerna i infrastrukturen och förslaget om längre och tyngre lastbilar.

– Frys banavgifterna tills infrastrukturen fungerar tillfredsställande och vägtrafiken betalar sina samhällsekonomiska kostnader, som de i dag gör i mindre utsträckning än tågtrafiken, säger Christel Wiman, vd på Branschföreningen Tågoperatörerna. För att klimatutsläppen inte ska öka måste transportsektorns skatter och avgifter samordnas.

Infrastrukturen är inte i sådant skick att det går att motivera höjda avgifter. Punktlighetsproblemen leder till bristande förtroende för järnvägen och att fler väljer bilen och flyget framför tåget, med ökade utsläpp som följd. Enligt McKinseys beräkningar kostar förseningar på järnvägen ca 5 Mdr per år[[4]](#footnote-4). Den vanligaste orsaken till förseningar är fel i infrastrukturen. Det är därför inte rimligt att arbetspendlare och industrin ska betala fullt pris för en järnväg som inte fungerar.

Sverige har Europas längsta lastbilar och kortaste tåg. Genom att tillåta längre och tyngre lastbilar sänks lastbilstrafikens kostnader ytterligare. Ett ensidigt införande av längre och tyngre lastbilar utan att kompensera godsjärnvägen innebär bara att mer gods kommer att föras över på vägarna och att klimatpåverkan från transporterna kommer att öka.

**För mer information**

### Christel Wiman

### VD Branschföreningen Tågoperatörerna

Tel: 08 - 762 67 11

Mobil: 072 - 542 67 11

E-post: Christel.wiman@tagoperatorerna.se

Lars Sandberg

Utredare Branschföreningen Tågoperatörerna

Telefon: 08-762 67 09

Mobil: 070-372 67 04

E-post: lars.sandberg@tagoperatorerna.se

### Branschföreningen Tågoperatörerna

Branschföreningen Tågoperatörerna driver frågor av intresse för tågoperatörer verksamma i Sverige samt andra kommersiella aktörer i järnvägssektorn. Tågoperatörerna har 42 medlemmar, varav 32 bedriver järnvägstrafik och 10 är verksamma som leverantörer eller entreprenörer i järnvägsbranschen. Medlemmarna driver såväl persontrafik- som godstrafik på järnväg.

1. Trafikverket (2014) Banavgifter för ökad kund- och samhällsnytta. Slutredovisning 2014-05-16. Se även Trafikanalys rapport 2013:4, Trafikverkets rapport 2011:080, Trafikverket (2013) Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025. Remissversion 2013-06-14 [↑](#footnote-ref-1)
2. Trafikverket (2013) Prognoser för arbetet med nationell transportplan 2014-2025. Godstransporternas utveckling fram till 2030, Rapport 2013:056 [↑](#footnote-ref-2)
3. Trafikverkets (2012) ERTMS i Sverige – nuläge och viktiga vägval [↑](#footnote-ref-3)
4. Förseningskostnader inom järnvägen, december 2014 [↑](#footnote-ref-4)