



## **Bilaga 16. Branschgemensamt miljöprogram**

### **AVTALSPROCESSEN** **Beslutad av branschorganisationerna** **Juni 2010**



SVENSKA  
TAXIFÖRBUNDET



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK



## Innehåll

1	Inledning.....	4
2	Struktur.....	5
3	Kollektivtrafikens miljöpåverkan .....	6
4	Miljöpolicy .....	8
5	Miljömål.....	9
6	Handlingsplan, ansvar och uppföljning.....	12

# FÖRORD

Branschorganisationerna inom kollektivtrafiken i Sverige har i en partnersamverkan kommit överens om ett gemensamt arbete för att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel i Sverige. Vår vision innebär att alla resenärer år 2020 ska se kollektivtrafiken som ett naturligt inslag i det vardagliga resandet och formuleras så här:

## **"KOLLEKTIVTRAFIKEN ÄR EN SJÄLVKLAR DEL AV RESANDET I ETT HÅLLBART SAMHÄLLE".**

Genom att fler reser tillsammans minimerar vi varje resenärs klimatpåverkan. Men för att kollektivtrafiken ska kunna fortsätta att bidra till att bygga ett långsiktigt hållbart samhälle måste trafiken i sig vara långsiktigt hållbar, det vill säga bygga på principer om kretslopp och förnybarhet. Kollektivtrafiken ger redan i dag betydligt lägre utsläpp av växthusgaser än biltrafiken och dessa kan ytterligare sänkas genom ett effektivare utnyttjande av energi. Det är dock nödvändigt att gå ännu längre och ställa om från fossil till förnybar energi.

Vi vill med detta branschgemensamma miljöprogram uttrycka att vi är överens om att minska det svenska samhällets miljöpåverkan från transporter genom att med en utökad och attraktiv kollektivtrafik minska behovet av privatbilstransporter och genom en ständig minskning av våra egna verksamheters miljöpåverkan.

Vi har antagit en branschgemensam miljöpolicy och gemensamma miljömål och vi kommer aktivt att verka för att hela branschen arbetar gemensamt för att nå de uppsatta målen.

Charlotte Wäreborn Schultz  
*VD Svensk Kollektivtrafik*

Peder Wadman  
*VD Branschföreningen Tågoperatörerna*

Lennart Hamnered  
*Ordf Svenska Taxiförbundet*

Anna Grönlund  
*Förbundsdir Sv Bussbranschens Riksförbund*

## 1 INLEDNING

Aktörerna inom kollektivtrafiken i Sverige har gått samman och utformat ett branschgemensamt miljöprogram. Upplägget följer i huvudsak strukturen i standarden för miljöledningssystem ISO 14001.

Arbetet med miljöprogrammet har bedrivits i projektform där deltagare från respektive organisation utgjort en arbetsgrupp. En större grupp med ytterligare deltagare från de olika organisationernas medlemsföretag har utgjort referensgrupp.

Vi har identifierat tre betydande miljöfaktorer för kollektivtrafiken:

### 1. **Klimat och Energi**

Den globala uppvärmningen som till stor del orsakas av förbränning av fossila bränslen är en av vår tids största utmaningar. Kollektivtrafiken kan bidra till minskade utsläpp av klimatgaser både genom att utveckla kollektivtrafiken så att behovet av biltransporter minskar och genom att fasa ut den egna användningen av fossil energi. En minskad användning av fossil energi innebär också ett stort behov av att använda tillgänglig energi mer effektivt.

### 2. **Luftkvalitet**

Kollektivtrafiken har en påverkan på luftkvaliteten i våra tätorter varför vi behöver fortsätta minska utsläppen av de avgaser som påverkar luftkvaliteten.

### 3. **Buller**

Kollektivtrafiken orsakar ibland höga bullernivåer i bostäder men även i gaturummet och inne i kollektivtrafikens fordon. Därför behöver vi fortsätta att arbeta aktivt med att minska bullret från kollektivtrafiken.

Miljöprogrammet ska fungera som ett stöd vid utformandet av miljöprogram inom de olika branscherna inom kollektivtrafiken och vi hoppas att det ska inspirera till många miljöprojekt runt om i landet.

Vi kan alltid välja i vilken riktning vi vill leda vår verksamhet. Att inte göra något är också ett val. Engagemanget för miljöfrågor är sedan många år stort i kollektivtrafik-Sverige och kollektivtrafikens aktörer har stora möjligheter att påverka vilket också innebär ett stort ansvar.

Johan Nordgren  
*Svensk Kollektivtrafik*

Ingela Melkersson  
*Branschföreningen Tågoperatörerna*

Anders Berge  
*Svenska Taxiförbundet*

Lars Annerberg  
*Svenska Bussbranschens Riksförbund*

Leif Magnusson  
*Magnusson Miljökonsult och Utbildning AB  
för Svensk Kollektivtrafik*

## 2 STRUKTUR

Upplägget av miljöprogrammet följer i huvudsak strukturen i standarden för miljöledningssystem, ISO14001.



### 3 KOLLEKTIVTRAFIKENS MILJÖPÅVERKAN

Om kollektivtrafiken ska kunna bidra till att bygga ett långsiktigt hållbart samhälle måste trafiken i sig vara långsiktigt hållbar, dvs. bygga på principer om kretslopp och förnybarhet.

Kollektivtrafiken ger redan i dag betydligt lägre utsläpp av växthusgaser än privatbilismen och dessa kan ytterligare sänkas genom ett effektivare utnyttjande av energi. Det är dock nödvändigt att gå ännu längre och ställa om från fossil till förnybar energi.

Med utgångspunkt från vår branschgemensamma miljöpolicy har nedanstående branschgemensamma mål formulerats.

För att kunna prioritera i vilken ordning vi ska arbeta med miljö- och klimatfrågorna måste vi ta reda på hur verksamheten påverkar miljön. Därför har en miljöförteckning över olika miljöfaktorer som vi identifierat som viktiga tagits fram, vilken presenteras på nästa sida.

Förteckningen visar vår gemensamma värdering av vilka miljöfaktorer som vi anser är mest betydande. Värderingen har utgått från en bedömning av miljöpåverkan, externa krav, miljörisker och i vilken utsträckning vi har möjlighet att själva påverka.

Prioriteringen kan komma ändras genom att uppsatta mål nås eller genom att ny kunskap tillkommer eller att externa krav förändras.

Prioriteringen kan också variera med verksamhetens lokalisering. I tätbebyggda områden utgör exempelvis partikelemissionerna ett större problem än i glesbygd.

I förteckningen innebär värderingen "5" stor miljöpåverkan och hög prioritet, medan "1" innebär liten miljöpåverkan och lägre prioritet.

Följande miljöfaktorer har bedömts vara på nivå 4 eller 5 och innebär negativ miljöpåverkan:

- **Klimat och Energi:** nettoutsläpp av klimatgaser på grund av användning av fossil energi samt Energianvändning för transporter.
- **Luftkvalitet:** Utsläpp av kväveoxider och partiklar.
- **Buller** från fordon.

Förutom dessa har några miljöfaktorer värderats som positiva, det vill säga att de kan ses som att de ger en minskad miljöpåverkan:

- **Klimat och Energi:** Minskade utsläpp av koldioxid och minskad energianvändning genom att människor använder kollektivtrafik i stället för privatbil.
- **Markanvändning:** Minskad trängsel och markanvändning genom att människor använder kollektivtrafik i stället för privatbil.

# FÖRTECKNING ÖVER MILJÖFAKTORER

MILJÖOMRÅDE	MILJÖFAKTOR	BRANSGEMENSAM VÄRDERING AV MILJÖEFFEKT	
			MILJÖPÅVERKAN/KOMMENTAR
Utsläpp till luft	Kollektivtrafikens utsläpp av <ul style="list-style-type: none"> <li>• Koldioxid</li> <li>• Kväveoxider</li> <li>• Partiklar</li> <li>• Kolväten</li> </ul>	5 4 4 2	klimatpåverkande försurning, ozonbildning, hälsoproblem hälsoproblem /från avgaser och dubbdäck hälsoproblem, ozonbildning
	Anställdas arbetsresor med privatbil – utsläpp av koldioxid, kväveoxider & kolväten	3	som ovan
	Tjänsteresor med privatbil och flyg – utsläpp av koldioxid, kväveoxider & kolväten	3	som ovan
	Däcks- och bromsrester till luft Partiklar från upprivning av dubbdäck	3	kan innehålla giftiga ämnen såsom PAH, tungmetaller
Utsläpp till vatten och mark	Utsläpp till kommunalt avlopp från tvätthall och verkstad <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dieselolja</li> <li>• Smörjolja</li> <li>• Glykol</li> <li>• Tvättmedel</li> </ul>	3 3 3 3	begränsar funktion i reningsverk begränsar funktion i reningsverk syreförbrukande, giftigt syreförbrukande, kan innehålla giftiga ämnen
	Utsläpp till dagvatten och mark från fordonsuppställning och körning – dieselolja, smörjolja, glykol	3	Högt värderat ur miljösynpunkt men lagreglerat. Risk för påverkan på vattenlevande organismer, syreförbrukande, förorening av grundvatten
	Däcks- och bromsrester till dagvatten	3	kan innehålla giftiga ämnen såsom PAH, tungmetaller
Avfallshantering	Farligt avfall <ul style="list-style-type: none"> <li>• Spillolja &amp; fett</li> <li>• Oljefilter</li> <li>• Batterier</li> <li>• Kasserade däck</li> <li>• Uttjänt elektronik</li> </ul>	3 3 2 2 2	Kan felaktigt hanterat orsaka förgiftning av mark och vatten
	Övrigt avfall	1	deponi/återvinning
Kemikaliehantering och användning	Användning av rengöringsmedel och andra kemikalier	3	Risk för påverkan på vattenlevande organismer
Användning av råvaror och resurser	Energianvändning såväl fossil som förnybar	5	
	Förbrukning av fossila bränslen och olja i fordon	5	förbrukning av ändliga resurser
	Förbrukning av div. material för fordonstillverkning	3	För vägfordon innebär användningen normalt ca 90% av total miljöpåverkan under livslängden medan förbrukning och återvinning av ingående material utgör en större andel i elfordon och fordon som drivs av förnybara bränslen
	Uppvärmning av fordon vid uppställning	3	
	Uppvärmning av byggnader och lokaler	2	
	Förbrukning av trycksaker som tidtabeller etc.	2	miljöpåverkan vid produktion, distribution etc
Lokala miljöfrågor	Buller	4	Störningar vid bostäder och i gatumiljö
	Markanvändning för <ul style="list-style-type: none"> <li>• fordonsdepåer</li> <li>• terminaler</li> </ul>	2 2	
Olycksrisker	Bränslecisterner, risk för läckage vid påkörning eller ledningsbrott	3	Låg risk men allvarliga konsekvenser vid olycka

**Kollektivtrafiken i Sverige minskar samhällets miljöpåverkan från persontransporter genom att minska behovet av privatbilstransporter.**

**Detta sker genom att kollektivtrafiken utökas och görs mer attraktiv samt att vi minskar våra egna verksamheters miljöpåverkan.**



## 5 MILJÖMÅL

### 1 Klimat- och Energimål

- År 2020 ska minst 90 % av kollektivtrafikens persontransportarbete utföras med fossilfri energi.
- År 2020 ska kollektivtrafiken använda 25 % mindre energi per personkilometer jämfört med 2007.

### 2 Luftkvalitetsmål

- Utsläppen per personkilometer av kväveoxider och partiklar ska minska med minst 50 % från 2009 till 2020.

### 3 Bullermål

- Buller från kollektivtrafiken ska minska.

## 5.1 KOMMENTARER TILL MÅLEN

Nyckeltal för mål i miljöprogrammet sammanfaller inte helt med de nyckeltal som används som rekommenderade krav i "Miljökrav vid trafikupphandling 2010".

Kravformuleringarna relaterar till faktorer som går att styra i avtal och bidrar till att uppfylla målformuleringen. Målen kan därmed uppnås genom en kombination av de föreslagna kraven och det branschgemensamma arbetet för ett ökat resande och en högre effektivitet i trafiken.

### 5.1.1 KLIMAT- OCH ENERGIMÅL

Klimatmålet innebär att maximalt 10 % av kollektivtrafikens persontransportarbete år 2020 ska utföras med fossil energi.

Med detta mål vill vi uppnå en minskad användning av fossil energi i samhället och därmed minskade utsläpp av klimatpåverkande gaser. För kollektivtrafiken innebär detta främst minskning av koldioxidutsläpp som bildas vid förbränning av fossila bränslen.

Den koldioxid som frigörs vid förbränning av förnybara bränslen tillför inget nettoutsläpp av koldioxid till atmosfären så länge det sker en återväxt av råvaran som då åter binder koldioxiden. Dessutom kan utsläpp av andra klimatpåverkande gaser minska genom att avfall och restprodukter används för produktion av bränslet.

Nettoutsläppet av koldioxid bestäms dock även av hur energitillförsel sker vid framställning och distribution av bränslet varför krav måste ställas på hela kedjan.

25 % energibesparing per personkilometer beräknas kunna åstadkommas genom ökad beläggning i fordon, effektivare planering av trafik, förarutbildning, förbättrad teknik i fordon samt åtgärder i infrastrukturen såsom minskade förluster i bannätet och förbättrad framkomlighet för kollektivtrafiken.

Energibesparingen bedöms kunna ske genom följande fördelning mellan olika transportslag:

Minskning av energianvändning per personkilometer:

- Tåg interregional el 14 %
- Tåg regional el 30 %
- Tåg regional diesel 26 %
- Spårväg 22 %
- T-bana 18 %
- Buss stad o regional 27 %
- Buss interregional 21 %
- Fartyg 15 %
- Personbil särskild kollektivtrafik 29 %
- Personbil övrig taxitrafik 29 %

I beräkningen har använts energidata från NTM - Nätverket för Transporter och Miljön, samt uppgifter om personkilometer från SIKAs statistik för svensk kollektivtrafik. Hänsyn har också tagits till ett ökande antal biogasbussar som i dagsläget förbrukar mer energi än dieselbussar.

---

### 5.1.2 LUFTKVALITETSMÅL

För bussar och personbilar ska medelvärden av utsläpp av kväveoxider och partiklar år 2013 högst motsvara Miljöklass 2008 vilket är det samma som Euro 5.

Detta mål uppdateras år 2011.

---

### 5.1.3 BULLERMÅL

Socialstyrelsen har tagit fram riktlinjer år 2009 för buller inomhus för bostäder som har normalt bullerskyddade fasader. Det är önskvärt att kollektivtrafikens nya fordon på sikt inte har bullernivåer som medför överskridande av dessa riktlinjer.

Socialstyrelsens krav är dock mycket svåra att uppnå och innebär att nya mätmetoder för bussar måste utvecklas. Svensk Kollektivtrafik, Svenska Bussbranschens Riksförbund och flera fordonstillverkare samarbetar för närvarande för att i anslutning till Euro 6-kraven som kommer att träda i kraft 2013 eftersträva sänkta bullernivåer för nya fordon.

Lokalt kan man formulera mål som relaterar till antalet inkomna klagomål mot buller från kollektivtrafiken. På grund av att underlag saknas för att beskriva ett nuläge har det inte bedömts möjligt eller lämpligt att formulera ett sådant mål på nationell nivå.

## 6 HANDLINGSPLAN, ANSVAR OCH UPPFÖLJNING

<b>Aktivitet</b>	<b>Ansvar</b>	<b>Tidpunkt</b>
Förvaltning av miljöprogrammet och tillhörande dokument 10 "Miljökrav vid trafikupphandling"	Projektgruppen	Löpande årsvis
Redovisning till Projektgruppen hur miljöprogrammet genomförs inom respektive bransch	Respektive branschorganisation (Projektledaren i Projektgruppen ansvarar för att begära in redovisning inför den halvårsvisa uppföljningen)	Löpande årsvis
Utveckling av metod för uppföljning av miljömålen	Projektgruppen	2011
Förankring av dokument 10 "Miljökrav vid trafikupphandling"	Styrgruppen för Fördubblingen och Ledningen för alla deltagande branschorganisationer	2010
Information och utbildning om användning av dokument 10 "Miljökrav vid trafikupphandling"	Kunskapslyftet	2010

**Uppföljning sker halvårsvis i Projektgruppen och rapporteras till Styrgruppen för Fördubblingen.**