



Partnersamverkan för en
fördubblad kollektivtrafik

BRANSCHGEMENSAMT MILJÖPROGRAM

VERSION 2.0

Bakom programmet står Svensk Kollektivtrafik, SKL, Svenska Bussbranschens Riksförbund,
Svenska Taxiförbundet och Trafikverket

**Beslutad av styrgruppen för Partnersamverkan
för en fördubblad kollektivtrafik
november 2013**

Innehåll

1	Inledning	3
2	Struktur	4
3	Kollektivtrafikens miljöpåverkan	5
4	Miljöpolicy	7
5	Miljömål	7
6	Aktiviteter	11

FÖRORD

Branschorganisationerna inom kollektivtrafiken i Sverige har i *Partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik* kommit överens om ett gemensamt arbete för att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel i Sverige¹. Vår vision innebär att alla resenärer 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".

Om kollektivtrafiken ska kunna 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. Resande med kollektivtrafiken ger redan i dag betydligt lägre utsläpp av klimatpåverkande gaser än privatbiltrafiken 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 med detta dokument 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.

¹ För information, se www.fordubbling.se

1 INLEDNING

Upplägget i miljöprogrammet följer i huvudsak strukturen i standarden för miljöledningssystem ISO 14001.

Tre betydande miljöaspekter för kollektivtrafiken har identifierats:

1. Utsläpp av Klimatpåverkande gaser och Energianvändning

Den globala uppvärmningen som till stor del orsakas av användning av fossil energi är en av vår tids största utmaningar. Kollektivtrafiken kan bidra till minskade utsläpp av klimatpåverkande gaser både genom att utveckla kollektivtrafiken så att behovet av biltransporter minskar och genom att fasa ut den egna användningen av fossil energi. Oavsett om fossil eller förnybar energi används måste också kollektivtrafikens energieffektivitet öka.

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 omgivning och resenärsmiljö. 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. De företag och organisationer som redan arbetar med miljöledningssystem bör naturligtvis fortsätta med dessa men rekommenderas att inom dem ta hänsyn till de branschgemensamma målen i detta program.

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.

2 STRUKTUR

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



Momenten inom den röda ramen är sådant som rekommenderas i detta branschgemensamma miljöprogram. Momenten utanför den röda ramen bör utformas för varje enskilt företag eller organisation

3 KOLLEKTIVTRAFIKENS MILJÖPÅVERKAN

För att kunna prioritera i vilken ordning miljö- och klimatfrågorna ska bearbetas måste man ta reda på hur verksamheten påverkar miljön. Därför har en miljöförteckning över viktiga miljöaspekter tagits fram, vilken presenteras på nästa sida.

Förteckningen visar de miljöaspekter som *Partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik* anser är mest betydande. Värderingen har utgått från en bedömning av miljöpåverkan, externa krav, miljörisker och i vilken utsträckning branschens aktörer har möjlighet att själva påverka.

Prioriteringen kan komma ändras genom att uppsatta mål nås, genom att ny kunskap tillkommer, att externa krav förändras eller genom större förändringar i kollektivtrafikens verksamhet.

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

- **Utsläpp av Klimatpåverkande gaser och användning av Energi:** nettoutsläpp av klimatpåverkande gaser på grund av användning av fossil energi samt energianvändning för transporter.
- **Luftkvalitet:** Utsläpp av kväveoxider och partiklar.
- **Buller** från fordon och verksamhet

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

- **Minskade utsläpp av Klimatpåverkande gaser och minskad Energianvändning som en konsekvens av att kollektivtrafiken ökar sin marknadsandel:** människor använder kollektivtrafik i stället för privatbil.
- **Markanvändning:** Minskad trängsel och markanvändning genom att människor använder kollektivtrafik i stället för privatbil.

FÖRTECKNING ÖVER MILJÖASPEKTER

MILJÖMRÅDE	MILJÖASPEKT	BRANSGEMENSAM VÄRDERING AV MILJÖEFFEKT	
			MILJÖPÅVERKAN/KOMMENTAR
Utsläpp till luft	Kollektivtrafikens utsläpp av <ul style="list-style-type: none"> • Koldioxid • Kväveoxider • Partiklar • Kolväten 	5 4 4 2	klimatpåverkande försurning, ozonbildning, hälsoproblem hälsoproblem /från avgaser och dubbdäck hälsoproblem, ozonbildning
	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
Utsläpp till vatten och mark	Utsläpp till kommunalt avlopp från tvätthall och verkstad. Tex. dieselolja, smörjoljor, glykol, tvättmedel, kemikalier, däcks- och bromsrester.	3	syreförbrukande, kan innehålla giftiga ämnen
	Utsläpp till dagvatten och mark från fordonsuppställning och körning	3	Som ovan
Avfallshantering	<ul style="list-style-type: none"> • Farligt avfall som tex. spilloljor & fett, oljefilter, batterier, kasserade däck och uttjänt elektronik 	2-3	Kan felaktigt hanterats orsaka förgiftning av mark och vatten
	Övrigt avfall	1	deponi/återvinning
Kemikaliehantering och användning	Användning av rengöringsmedel och andra kemikalier	3	se Utsläpp till vatten och mark, ovan
Användning av råvaror och resurser	Energianvändning såväl fossil som förnybar	5	
	Förbrukning av drivmedel och oljor i fordon	5	
	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 drivmedel
	Uppvärmning av fordon vid uppställning	3	energikrävande
	Uppvärmning av byggnader och lokaler	2	energikrävande
	Vattenförbrukning	3	
	Förbrukning av trycksaker som tidtabeller etc	2	miljöpåverkan vid produktion, distribution etc
Lokala miljöfrågor	Buller	4	störningar vid bostäder och i gatumiljö
	Markanvändning för fordonsdepåer och terminaler	2	
Olycksrisker	Tex. drivmedelscisterner, risk för läckage vid påkörning eller ledningsbrott	3	låg risk men allvarliga konsekvenser vid olycka

4 MILJÖPOLICY

Kollektivtrafiken i Sverige minskar det svenska samhällets miljöpåverkan från persontransporter genom att minska behovet av privatbilstransporter med en utökad och attraktiv kollektivtrafik och genom att ständigt minska våra egna verksamheters miljöpåverkan.

5 MILJÖMÅL

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 klimatpåverkande gaser 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 den branschgemensamma miljöpolicyen har nedanstående branschgemensamma mål formulerats.

1 Klimat- och Energimål

- År 2025 ska nettoutsläppen av koldioxid vara högst 8 gram per personkilometer².
- År 2025 ska kollektivtrafikens energianvändning vara högst 0,15 kWh per personkilometer³

2 Luftkvalitetsmål

- För bussar ska genomsnittsutsläppen per fordonskilometer av kväveoxider och partiklar år 2025 vara 1,0 g/kWh för kväveoxider och 0,015 g/kWh för partiklar.⁴

3 Bullermål

- Buller från kollektivtrafiken ska minska.

² Motsvarar en skärpning av tidigare mål om högst 10 % fossila drivmedel år 2020 till 5 % år 2025, se avsnitt 5.1.1.

³ Motsvarar 25 % minskning av energi per personkilometer jämfört med 2007

⁴ Nivåer för 2012: Kväveoxider 2,9 g/kWh, Partiklar 0,020 g/kWh

5.1 KOMMENTARER TILL MÅLEN

Det finns vissa osäkerheter i mätning och redovisning av personkilometer, men detta ingår redan som ett krav i offentlig statistik för kollektivtrafiken där de regionala kollektivtrafikmyndigheterna redovisar bland annat personkilometer till myndigheten Trafikanalys. För att både denna information och uppföljning av miljöprogrammet ska bli korrekt, behöver metoder för mätning av personkilometer förbättras. Ett sådant utvecklingsarbete sker inom användarföreningen för databasen FRIDA som används nationellt för uppföljning av miljömål och miljökrav i avtal.

I dagsläget är det inte lämpligt att ställa krav på utsläpp eller energianvändning per personkilometer eftersom detta oftast är omöjligt att förutsäga när ett anbud inlämnas. Miljökraven måste därför även fortsättningsvis ställas på fordonskilometer och tillsammans med en rad andra åtgärder bidra till måltalen som relaterar till personkilometer. Sådana åtgärder kan vara ökad beläggning i fordon, effektivare planering av trafik, förarutbildning samt åtgärder i infrastrukturen såsom minskade förluster i bannätet och förbättrad framkomlighet för kollektivtrafiken.

5.1.1 KLIMAT- OCH ENERGIMÅL

Målet är beräknat utifrån målet i "*Branschgemensamt Miljöprogram 2010*": Maximalt 10 % av kollektivtrafikens persontransportarbete ska utföras med fossil energi år 2020. Detta motsvarar 90 % biodrivmedel och nivån har sedan ökat till 95 % för år 2025. Målet har omräknats till nettoutsläpp av koldioxid utifrån ett antagande att hälften av biodrivmedlen är biogas och hälften är biodiesel. **Det finns dock flera andra sätt att nå målen**, exempelvis genom användning av s.k. HVO-oljor⁵, användning av bioetanol eller elkraft från förnybar källa.

Detta mål verkar för en minskad användning av fossil energi i samhället och därmed minskade utsläpp av klimatpåverkande gaser. För kollektivtrafiken innebär detta framför allt utsläpp av koldioxid som bildas vid förbränning av fossila drivmedel. Eftersom koldioxid är den helt dominerande klimatpåverkande gasen i kollektivtrafikens verksamhet är målet formulerat endast för nettoutsläpp av koldioxid.

Den koldioxid som frigörs vid förbränning av förnybara drivmedel 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 minskas genom att avfall används för produktion av drivmedlet. Nettoutsläppet av koldioxid bestäms dock även av hur energitillförsel sker vid framställning och distribution av drivmedlet 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. En förbättrad framkomlighet är ett allt viktigare verktyg för att åstadkomma såväl lägre energianvändning som ökad attraktivitet och därmed utnyttjande av kollektivtrafik. Denna åtgärd kräver en ökad samverkan mellan kollektivtrafikbranschen, väghållare och planansvariga inom städer och kommuner.

Minskade nettoutsläpp av koldioxid och energibesparing bedöms kunna ske genom följande fördelning mellan olika transportslag:

⁵ HVO-oljor – Hydrerade växtoljor. Dieselolja som framställs av bioråvara

Energianvändning	kWh/pkm		2012	minskning
	2012	2025	GWh/år	2012-2025
Tåg regional el	0,15	0,10	723	33 %
Tåg regional diesel	0,20	0,15	51	25 %
Tåg interreg. El (kommersiell trafik)	0,08	0,07	549	13 %
Spårväg	0,18	0,14	189	22 %
T-bana	0,17	0,14	305	18 %
Buss stad o regional	0,38	0,28	2527	26 %
Buss interregional (kommersiell trafik)	0,19	0,15	387	21 %
Fartyg	1,14	0,97	9	15 %
Personbil särsk. kolltraf.	0,43	0,30	42	30 %
Personbil övrigt (kommersiell trafik)	0,43	0,30	42	30 %
TOTALT	0,20	0,15	4823	25 %

Tabell 1 beräknad energianvändning

Koldioxidutsläpp	CO ₂ g/pkm			CO ₂ 2012	minskning
	100% fossil	2012 ⁶	2025	Tot utsläpp (kton/år)	2012-2025
Tåg regional el		0	0	0	
Tåg regional diesel (kommersiell trafik)	57	57	31	14	46 %
Tåg interreg. el		0	0	0	
Spårväg		0	0	0	
T-bana		0	0	0	
Buss stad o regional	116	77	21	507	73 %
Buss interregional (kommersiell trafik)	58	58	14	118	76 %
Fartyg	347	229	220	2	4 %
Personbil särsk. kolltraf.	119	101	25	10	75 %
Personbil övrigt (kommersiell trafik)	119	101	25	10	75 %
TOTALT	39	28	8		73 %

Tabell 2 Beräknade koldioxidutsläpp

I beräkningen har använts energidata från Nätverket för Transporter och Miljö, samt statistikuppgifter om personkilometer från myndigheten Trafikanalys. Hänsyn har också tagits till ett ökande antal biogasbussar som drar mer energi än dieselbussar samt en ökad användning av energieffektiva fordon såsom hybridbussar.

⁶ Avser utsläppsnivå om alla förbränningsmotorer skulle drivas av fossilt drivmedel.

5.1.2 LUFTKVALITETSMÅL

Luftkvalitetsmålen tar till skillnad från koldioxidmålet inte hänsyn till livscykelpåverkan. Detta beror på att miljöskadligheten för dessa emissioner varierar stort beroende på var utsläppet sker samt att de hittills utgjort en relativt liten del av det totala utsläppet.

5.1.3 BULLERMÅL

Kollektivtrafiken ska eftersträva minskade bullerstörningar till omgivningen samt i resenärsmiljön. För närvarande pågår ett samarbete med fordonsindustrin för att utveckla bullerkrav för nya fordon. Dessa krav måste samordnas med nya mätmetoder och gränsvärden som internationellt arbetas fram inom UN-ECE och EU. När nya metoder och normer är fastställda kommer dessa att implementeras i avtalsbilagan "Miljökrav vid trafikupphandling".

I avtalsbilagan finns också utförliga krav på ett kontinuerligt underhållsarbete med avseende på buller.

För att ytterligare minska buller från kollektivtrafiken behöver underhåll och utveckling av trafikinfrastruktur lyftas fram som prioriterat område att jobba med samt ett nära samarbete med kommuner i samband med planering av nya bostäder, skolor etc.

6 AKTIVITETER

Kollektivtrafiklagen föreskriver att den regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM) ska upprätta ett Trafikförsörjningsprogram där mål för den regionala kollektivtrafiken fastställs. I programmet ska bland annat ingå åtgärder för att skydda miljön.

I förarbetena till kollektivtrafiklagen framhålls att branschorganisationerna arbetar aktivt med att skapa branschgemensamma miljökrav. Regeringen ser med tillfredsställelse på branschens arbete och intentioner och utgår från att både samhället som bedriver upphandlad kollektivtrafik och aktörer som bedriver kommersiell trafik tar sin del av ansvaret för att uppnå de klimat- och miljöpolitiska målen. Regeringen skriver att effekterna av det nya regelverket kommer att följas upp och utvärderas avseende bland annat miljö- och klimatpåverkan i enlighet med de transportpolitiska målen.

Partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik rekommenderar därför att företag som bedriver såväl kommersiell som upphandlad trafik följer de branschgemensamma mål som utarbetats i detta miljöprogram.

6.1 UPPHANDLAD KOLLEKTIVTRAFIK

För upphandlad trafik rekommenderas att upphandlande enheter använder avtalsbilagan "Miljökrav vid trafikupphandling".

Från 1 juli 2011 gäller ny lagstiftning om Miljökrav vid upphandling av bilar⁷ och vissa kollektivtrafiktjänster⁸.

Vid köp eller leasing av bilar och vid upphandling av sådana persontransporttjänster där kollektivtrafikföretag fullgör allmän trafikplikt inom ramen för ett avtal om allmän trafik ska upphandlande myndigheter och enheter beakta energi- och miljöpåverkan vid drift under bilens hela livslängd.

Detta innebär att beställaren är skyldig att ställa krav på energianvändning och utsläppsnivåer för fordon som används i upphandlad kollektivtrafik.

⁷ Avser även bussar

⁸ "Lag (2011:846) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster" samt "Förordning (2011:847) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster". Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/33/EG av den 23 april 2009 om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon.