

Kan järnvägen nyttjas på ett bättre sätt?

- **Svaret på frågan är "ja"** – såvitt avser prioriteringar inom trafikslaget järnväg
 - Mer styrning med prissättning är möjlig
- Men **centrala slutsatser i rapporten är inte relevanta**, pga den begränsade kopplingen till motsvarande hantering (inkl internalisering) av andra trafikslag
 - Fyrstegsprincipen är en styrningsprincip för myndighetsbeslut. Samma fråga måste ställas avseende alla trafikslag – samtidigt.
 - Ska vi vänta med att bygga järnväg tills allt annat tömts ut genom prissättning?
 - Ska vi vänta med att bygga framtidens infrastruktur tills alla kalkyler blivit korrekta?
(dvs aldrig, internaliseringen saknar fortfarande många parametrar)

Brister i rapporten som påverkar dess värde för den fortsatta debatten:

- **Gamla ASEK-värden**, bl a avseende CO2 och partikelutsläpp, ASEK-värdena genererar internaliseringsgraden för resp trafikslag, som gäller fr o m 2020
 - se <https://www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/transportsektorns-samhallsekonomiska-kostnader---rapport-2020-9190/>
- **Kvalitet i tåglägen**, jfr "skogstid", dvs när godstågen står på separat spår och väntar på att snabbare persontåg ska passera. Frågan om kvalitet/effektivitet i tåglägen adresseras inte alls.
- **Styrmedel** – hur påverkar styrmedel temat? (de finns i lagstiftningen, t ex Miljökompensation och Ekobonus och kopplar tillbaka till internaliseringsfrågan)