




FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR GODSTRANSPORTER – EN INTRESSENTUNDERSÖKNING

Rapport

2016-02-05

Uppdragsnr:		
Datum: 2016-02-05		
Ändringsdatum:		
Författare:	Granskningsstatus:	

FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR GODSTRANSPORTER – EN INTRESSENTUNDERSÖKNING

KUND

Trafikanalys

KONSULT

WSP Analys & Strategi

Box 13033

402 51 Göteborg

Besök: Ullevigatan 19

Tel: +46 10 7225000

Fax: +46 10 7227420

WSP Sverige AB

Org nr: 556057-4880

Styrelsens säte: Stockholm

<http://www.wspgroup.se>

Förord

Trafikanalys regeringsuppdrag (N2015/5047/TS) innefattar att ta fram ett samlat kunskapsunderlag och en nulägesanalys om transporter av gods. Syftet är att ge regeringen ett adekvat underlag inför kommande proposition, för riksdagens beslut om inriktning och ekonomiska ramar för kommande planperiod 2018-2029, men även inför kommande arbete med de gränsöverskridande samverkansprojekt som pågår på Europeisk nivå. Föreliggande studie, som utförts av WSP Analys & Strategi, är en del av Trafikanalys regeringsuppdrag. Kontaktperson från Trafikanalys har varit Krister Sandberg.

Huvudfokus i WSP:s uppdrag har varit att kartlägga och analysera hur olika aktörer upplever dagens förutsättningar för transporter av gods. Specifikt avses eventuella brister och flaskhalsar samt hur de identifierade flaskhalsarna skulle kunna elimineras/avhjälpas.

Innehåll

Förord	3
Sammanfattning	6
1 Inledning	7
1.1 Bakgrund.....	7
1.2 Syfte	7
1.3 Omfattning.....	7
1.4 Metod	8
1.5 Disposition.....	9
2 Godstransporter till, från och inom Sverige	11
2.1 Import och export	11
2.2 Inrikes transporter	12
2.3 Väg.....	12
2.4 Järnväg	13
2.5 Sjöfart.....	14
2.6 Flyg	15
3 Teoretisk referensram	18
3.1 Banavgifter	18
3.2 Cabotage.....	18
3.3 ERTMS.....	18
3.4 High Capacity Transport (HCT).....	19
3.5 Inlandssjöfart.....	19
3.6 Kilometerskatt	19
3.7 Svaveldirektivet	20
3.8 Sverigeförhandlingen (höghastighetsjärnväg)	20
3.9 Transportbidrag.....	20
3.10 Trängselskatt.....	20
3.11 Tåglägestilldelning	21
4 Intervjuer	22
4.1 Förberedelser.....	22
4.2 Genomförande	23
5 Av intressenterna påtalade brister	25
5.1 Infrastruktur.....	26

5.2	Politik och myndigheter	28
5.3	Regler och förordningar	32
5.4	Skatter och avgifter	35
5.5	Tillgänglighet	37
6	Av intressenterna påtalade åtgärder	41
6.1	Infrastruktur	42
6.2	Politik och myndigheter	45
6.3	Regler och förordningar	48
6.4	Skatter och avgifter	50
6.5	Tillgänglighet	52
7	Summering av intressenternas synpunkter	54
8	Effektbedömning	57
8.1	Effektbedömning på aggregerad nivå	57
8.2	Unika objekt	67
8.3	Prioriterade åtgärder	69
9	Diskussion.....	72
	Referenser	74
	Publikationer/litteratur	74
	Internet.....	75
	Statistik	76
	Bilaga 1 – Nyckelordsstruktur för kategorisering av brister och åtgärder.....	77
	Nyckelord, brister	78
	Nyckelord, åtgärder	79
	Bilaga 2 – Intervjumanus	81
	Enkät inför intervju: Frågor om transportverksamheten.....	81
	Intervju: Brister och åtgärder	83
	Intervju: Kommuner och regioner	87

Sammanfattning

Syftet med uppdraget är att med hjälp av intervjuer och bearbetning av befintligt material analysera förutsättningarna för transporter av gods inom Sverige samt till och från andra länder. Huvudfokus i uppdraget är att kartlägga och analysera hur olika aktörer upplever dagens förutsättningar för transporter av gods. Specifikt avses eventuella brister och flaskhalsar samt hur de identifierade flaskhalsarna skulle kunna elimineras/avhjälpas.

Inledningsvis genomfördes en intressentanalys i syfte att identifiera relevanta aktörer som intervjuobjekt. Målet var att identifiera aktörer som har stor betydelse ur ett internationellt, nationellt och regionalt perspektiv, och som har koppling till betydande godsflöden på svenska vägar och järnvägar samt via sjöfarten. För att skapa goda möjligheter för intressenterna att framföra sina synpunkter på godstransportsystemet har semistrukturerade intervjuer valts och intervjuemanus togs fram utifrån denna förutsättning.

Generella observationer från intervjuerna var att intervjuobjekten var talföra och intresserade av att bidra till utredningen. De brister som utpekats av intervjuobjekten spänner över många områden. Mest frekvent påpekades tillgänglighetsrelaterade brister avseende järnväg följt av brister på trafikslagsövergripande nivå avseende politik och myndigheter.

Merparten av de brister och åtgärder som belystes av intervjuobjekten är på en övergripande nivå och berör ämnen såsom godstransportpolitiska mål och strategier, regler och avgiftsstrukturer samt önskemål om ökad tydlighet från myndigheter. Få unika (och geografiskt avgränsade) infrastrukturobjekt har pekats ut. Vid en analys av vad olika aktörstyper valt att ta upp för brister tydliggörs att transportörer har påpekat brister framförallt avseende tillgänglighet och då främst kapacitetsbrister och trafikledning relaterat järnvägstransporter. Föreningar har påtalat brister rörande politik och myndigheter samt regler och förordningar medan infrastrukturförvaltare (fastighetsägare och hamnar, etc.) fokuserat mycket på tillgänglighet samt politik och myndigheter.

De åtgärder som påtalats av intressenterna är alltså av skiftande karaktär och i flera fall generella och ospecifika, vilket framkallat behovet av en kvalitativ bedömning. En effektbedömning av de föreslagna åtgärderna har inledningsvis gjorts på en aggregerad nivå. Därefter har unika objekt (i form av infrastrukturinvesteringar) brutits ut och studerats separat. För dessa finns i vissa fall samhällsekonomiska konsekvensbedömningar gjorda i tidigare utredningar (i vilket fall det hänvisas till dessa) och i övrigt är rekommendationen att sådana görs. Studien innefattar även en utökad effektbedömning av åtgärder som, baserat på ett antal kriterier, bedömts som särskilt viktiga och som bör prioriteras.

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Trafikanalys regeringsuppdrag (N2015/5047/TS) innefattar att ta fram ett samlat kunskapsunderlag och en nulägesanalys om transporter av gods. Syftet är att ge regeringen ett adekvat underlag inför kommande proposition, för riksdagens beslut om inriktning och ekonomiska ramar för kommande planperiod 2018-2029, men även inför kommande arbete med de gränsöverskridande samverkansprojekt som pågår på Europeisk nivå såsom TEN-T, järnvägsgodskorridorarbetet, Östersjöstrategiarbetet, m.m. Föreliggande studie, som utförts av WSP Analys & Strategi, är en del av Trafikanalys regeringsuppdrag.

1.2 Syfte

Syftet med uppdraget är att med hjälp av intervjuer och bearbetning av befintligt material analysera förutsättningarna för transporter av gods inom Sverige samt till och från andra länder. Huvudfokus i uppdraget är att kartlägga och analysera hur olika aktörer (varuägare, transportörer, kommuner, regioner, logistikcentraler, infrastrukturförvaltare, etc.) upplever dagens förutsättningar för transporter av gods. Specifikt avses eventuella brister och flaskhalsar samt hur de identifierade flaskhalsarna skulle kunna elimineras/avhjälpas. Resultatet av studien innefattar förslag till lämpliga åtgärder som kan bidra till att minska godstransporternas klimat- och miljöpåverkan så att transportsystemet blir mer hållbart och samhällsekonomiskt effektivt.

1.3 Omfattning

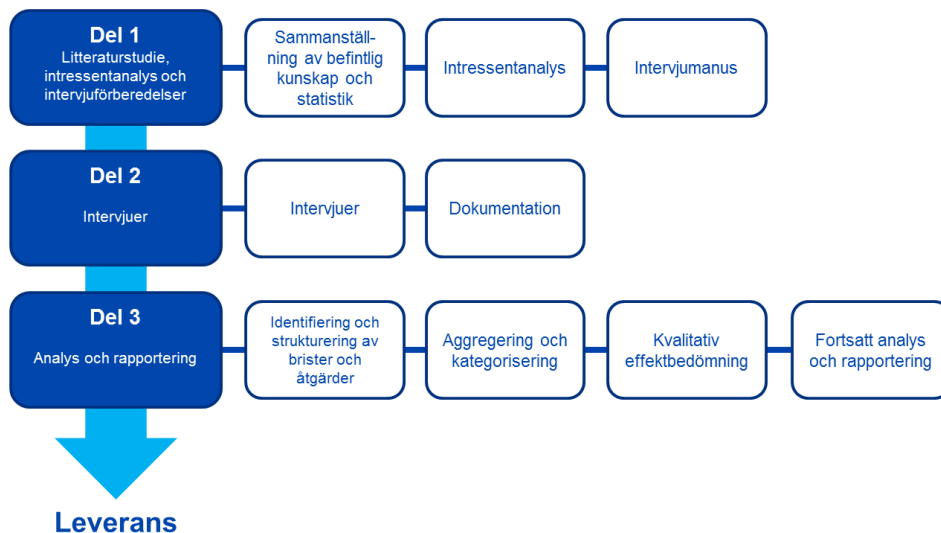
Uppdraget omfattar följande moment:

- Litteraturstudie – Sammanställning av befintlig kunskap och statistik avseende godstransporter till, från och inom Sverige
- Framtagande av intervjuemanus
- Genomförande av intressentanalys, med målet att identifiera intervjuobjekt
- Genomförande av intervjuer. Totalt 26 intervjuer genomfördes inom ramarna för uppdraget.
- Dokumentation av genomförda intervjuer
- Baserat på intervjuerna identifiering och strukturering av brister och åtgärder (avseende godstransporter i Sverige)
- Identifiering av kompletterande åtgärder
- Aggregering av brister och åtgärder

- Kvalitativ effektbedömning av identifierade åtgärder. (Effektbedömning har gjorts avseende de åtgärder där det bedömts tillämpligt.)
- Analys
- Rapportering och leverans

1.4 Metod

Genomförandeprocessen har följt tre huvudsakliga delprocesser, enligt figuren nedan.



Figur 1: Genomförandebeskrivning

Den första delen inkluderade att inledningsvis genomföra en litteraturstudie, i syfte att ta fram en övergripande beskrivning av situationen för godstransporter inom, till och från Sverige idag. Här har utmärkande noder samt huvudsakliga godsflöden beskrivits översiktligt fördelat på import, export och inrikes transporter samt fördelat per trafikslag. Informationen har inhämtats från statistiska källor såsom Trafikverkets kapacitetsutredning och Hamnstatistik samt från tidigare genomförda studier. Del 1 har också inkluderat att genom en intressentanalys identifiera intervjuobjekt, i form av betydande aktörer inom det svenska näringslivet på olika nivåer. Målet har varit att identifiera aktörer som har ett högt inflytande och som är av stor betydelse ur ett internationellt, nationellt och regionalt perspektiv, och som har betydande godsflöden på svenska vägar och järnvägar samt via sjöfarten. En viktig aspekt vid identifieringen av intervjuobjekt har varit att få en bra spridning avseende roll i transportsystemet, trafikslag, varuslag, etc. Den sista delen i den inledande processen har varit att ta fram ett intervjumanus. Målet här har varit att ta fram ett intervjumanus som dels säkerställer att alla ämnesområden av intresse avhandlas, dels att frågorna är formulerade på ett sätt som möjliggör öppna diskussioner och som inte styr intervjuobjektet i någon specifik riktning.

Del 2 av uppdraget har innefattat bokning, genomförande och dokumentering av intervjuer. Samtliga 26 genomförda intervjuer har gjorts i form av telefonintervjuer.

Del 3 innefattade att inledningsvis sammanställa och strukturera de intervjuvar som inkommit, vartefter specifika brister och åtgärder (avseende godstransporter till, från och inom Sverige) identifierades i detta material. Därefter tilldelades samtliga brister och åtgärder specifika nyckelord¹ (såsom infrastrukturella brister/åtgärder, elektrifiering av järnvägssträcka, etc.), som en del i processen att kategorisera dem och därefter aggregera dem till unika brister/åtgärder (många brister/åtgärder har angivits av flera intervjuobjekt). Efter detta genomfördes, för de åtgärder som påtalats av intressenterna, en kvalitativ effektbedömning på aggregerad nivå. Effektbedömningen kompletterades även med ett utpekande av prioriterade åtgärder samt specifika analyser för dessa.

1.5 Disposition

Rapportens disposition följer i stora drag genomförandeprocessen enligt beskrivningen ovan. Värt att notera är att intressenternas synpunkter avseende brister och åtgärder presenteras i Kapitel 5 och 6 utan författarnas bedömningar/analys. I efterföljande kapitel (Kapitel 7-9) följer sedan WSPs analys av angivna brister/åtgärder. Innehållet i respektive kapitel redovisas nedan.

1. *Inledning.* I det inledande kapitlet presenteras bakgrund och syfte för studien. Vidare presenteras omfattning, metod och rapportens disposition.
2. *Godstransporter till, från och inom Sverige.* I detta kapitel beskrivs kortfattat infrastrukturella förutsättningar och godsflöden för transporter till, från och inom Sverige fördelat per transportslag.
3. *Teoretisk referensram.* I den teoretiska referensramen ges kortfattade beskrivningar av några av de begrepp och ämnesområden som avhandlas i studien.
4. *Intervjuer.* I detta avsnitt beskrivs det förberedande arbetet inför intervjuerna, i form av bland annat framtagande av intervju manus och identifiering av intervjuobjekt. Vidare beskrivs kortfattat processen för genomförande av intervjuerna.
5. *Av intressenterna påtalade brister.* I detta kapitel presenteras de brister som påtalats av intervjuobjekten. Enligt ovan innehåller detta kapitel ingen analys/bedömning av de brister som presenteras. Vidare värt att nämna är att vissa av de angivna bristerna är motsägande. Detta p.g.a. att intressenterna i vissa frågeställningar haft olika åsikter.
6. *Av intressenterna påtalade åtgärder.* I detta kapitel presenteras de åtgärder som identifierats av intervjuobjekten. På samma sätt som i föregående kapitel presenteras här intressenternas angivna åtgärder utan bedömning/analys.
7. *Summering av intressenternas synpunkter.* I detta kapitel presenteras en summering och översikt av de brister och åtgärder som angivits av intressenterna, avseende bristernas/åtgärdernas karaktär, vilka trafikslag de berör, vilken aktörstyp som tagit upp vad, etc.

¹ Nyckelordsstrukturen för brister respektive åtgärder redovisas i Bilaga 1

8. *Effektbedömning.* Här presenteras genomförd effektbedömning av de åtgärder som identifierats av intervjuobjekten.
9. *Diskussion.* Detta kapitel innehåller fortsatt analys och slutsatser relaterat till de brister och åtgärder som avhandlats i rapporten. Vidare presenteras här rekommendationer avseende fortsatt arbete.

2 Godstransporter till, från och inom Sverige

I detta kapitel beskrivs kortfattat infrastrukturella förutsättningar och godsflöden för transporter till, från och inom Sverige fördelat per transportslag. För mer utförliga beskrivningar/underlag hänvisas till Trafikanalys rapport Godstransporter i Sverige (2012) samt andra rapporter/statistiska underlag.

2.1 Import och export

Sveriges internationella handel sker främst med våra grannländer (Norge, Danmark och Finland) samt med Tyskland och Nederländerna. Utanför Europa sker störst utbyten med Kina, Nordamerika och Saudiarabien. De varor som importeras är framförallt konsumtionsvaror samt insatsvaror till industri och andra verksamheter medan exporten domineras av skogs- och gruvprodukter samt stål och kemiska varor.

Den svenska importen av konsumtionsvaror följer till stor del demografin, medan den geografiska fördelningen för det importerade godset totalt sett skiljer sig något på grund av godstransporterna till industrier och andra verksamheter. Det totala värdet för importerat gods till Sverige uppgick 2013 till 1 036 miljarder kronor². De största godsmängderna importerades via sjöfart, följt av väg- och därefter järnvägstransporter. Volymerna importerade via sjöfarten uppgick till ca 85 miljoner ton, motsvarande 80 procent av den totala mängden importerat gods. Utöver konsumentvaror importeras stora mängder råolja (24 procent av de totala importerade godsvolymererna) och raffinerade petroleumprodukter (17 procent).

Den svenska exporten uppgick 2010 till ca 70 miljoner ton och utfördes till ca 65 procent via sjöfart. Exporten domineras av basindustrins produkter som utgör ca 30 procent av den totala mängden exporterat gods. Detta transporteras från råvarukällor i inlandet till utskräppningshamnar vid kusten eller nära inre vattenvägar. En del av basindustrins varor exporteras dock via järnvägen, såsom varor från skogs-, verkstads- och stålindustrin. Ca 25 procent av det exporterade godset utgörs av raffinerade petroleumprodukter, vilka framförallt transporteras via sjöfarten från Göteborg, Stenungssund och Strömstad. Även förädlade trävaror är en stor exportvara som utgör ca 15 procent av den totala exporten. Dessa produkter lastas framförallt i hamnar i Umeå- och Sundsvallsområdena för vidare transporter via sjöfarten. Den svenska exporten av varor uppgick 2013 till 1 117 miljarder kronor³.

² Trafikanalys (2014)

³ Ibid

2.2 Inrikes transporter

Inrikes transporter genereras av handel mellan olika regioner, av ompositionering av varor och lastbärare samt av transporter till eller från hamnar eller annan landsgräns för import/export. De transporter som genereras av basindustrierna är framförallt transporter från råvarukällor i inlandet till produktionsanläggningar och utskeppningshamnar vid kusten eller nära inre vattenvägar. Ett annat av basindustrins transportflöden är exempelvis från produktionsanläggningar i norra och mellersta Sverige till verkstadsföretag i södra Sverige. Inrikes transporter för handel handlar främst om distribution från centrallager till kunder och butiker. 2010 transporterades totalt ca 580 ton inom Sveriges gränser, varav 86 procent på väg, 11 procent på järnväg och 3 procent via sjöfart. Flygtransporterna var i sammanhanget försumbara.⁴

2.3 Väg

Det svenska vägnätet består av cirka 98 500 kilometer statliga vägar, varav cirka 6 500 km är Europavägar, 9 000 km övriga riksvägar, 11 000 km primära länsvägar och 72 000 km övriga länsvägar. Förutom det statliga vägnätet finns det omkring 42 000 km kommunala gator och allmänna vägar samt 76 000 km enskilda vägar med statlig medfinansiering och ett mycket stort antal enskilda vägar utan statlig medfinansiering, de flesta så kallade skogsbilvägar. I det statliga vägnätet ingår även ca 16 000 broar, ett tjugotal tunnlar och ca 40 färjeleder.⁵

Det nationella stamvägnätet består av drygt 8 000 km väg, vilket är knappt tio procent av det statliga vägnätet. Stamvägnätet består av Europavägarna samt vissa riksvägar längs en del av sträckan. Trafikarbetet på det nationella stamvägnätet är omkring 24 000 miljoner fordonskilometer per år, vilket motsvarar nästan 50 procent av trafikarbetet på det statliga vägnätet. Cirka 70 procent av allt trafikarbete i Sverige sker på det statliga vägnätet.⁶

Tung trafik (godstrafik) går till största del på de stora Europavägarna och i och genom städer/noder för lastning, lossning eller omlastning (se vägtrafikflöden för tung trafik i Figur 2). Stora vägstråk genom landet för tung trafik är bl.a. E4 (med ÅDT genom Småland på omkring 3 500 på flera vägsnitt) och E6 (med ÅDT mellan Skåne och Göteborg på omkring 4 200 på flera vägsnitt). Trängsel på vägnätet förekommer främst kring större städer och då framförallt under morgon- och eftermiddags-/kvällstimmarna. Högsta ÅDT är uppmätta på E6 genom Göteborg, drygt 10 700 år 2011, samt på E20 i södra Stockholm, knappt 14 100 år 2014.⁷

Godstransporterna på väg kan delas upp på tunga och lätta lastbilar varav den största delen (drygt 85 procent år 2011) utgjordes av lätta lastbilar. Enligt en undersökning av Trafikanalys 2011 var det vanligaste användningsområdet för lätta lastbilar hantverk och service samt leverans och uppsamling på relativt korta sträckor (under 60 km). Även med tunga lastbilar sker en stor del av transporterna på korta sträckor. Endast 3 procent av transporterna med tunga lastbilar är längre än 500 km. För dessa långa transporter utmärker sig varugrupperna livsmedel, drycker och tobak, styckegods och samlastat gods samt varugruppen transportmedel (-utrustning) med vardera 14 procent av sina transporter längre än 500 km.⁸

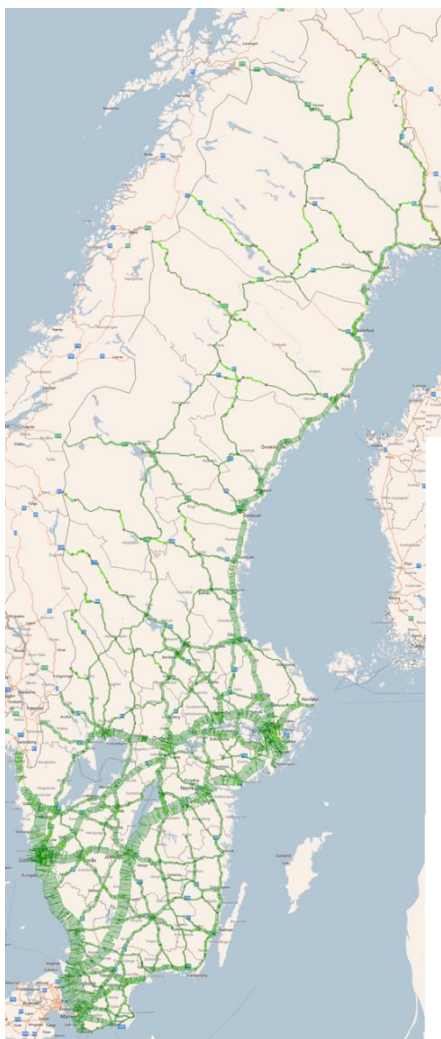
⁴ Trafikanalys (2012)

⁵ Trafikverket (2015.6)

⁶ Trafikverket (2011.1)

⁷ Vägtrafikflödeskartan, Trafikverket

⁸ Trafikanalys (2012)



Figur 2: Årsdygnstrafik (ÅDT) för tung trafik⁹

2.4 Järnväg

Sveriges järnvägsnät innefattar drygt 16 500 kilometer spår varav omkring 80 procent är elektrifierade (Trafikverket, 2015). Den största delen av järnvägen (ca 90 procent med avseende på spårkilometer) förvaltas av Trafikverket, medan resterande framförallt förvaltas av kommunala bolag eller privata aktörer. Järnvägsnätet innefattar förutom större stråk/banor även kapillär infrastruktur såsom uppställnings- och anslutningsspår, vilka har stor betydelse för transporter av gods till och från industrier och hamnar. Vidare finns i järnvägsnätet, med betydelse för hantering av gods, även tågbildningsplatser (rangerbangårdar, växlingsbangårdar eller andra bangårdar) samt kombiterminaler (för omlastning mellan väg- och järnvägstransporter). I Sverige är rangeringen koncentrerad till de tre huvudbangårdarna Hallsberg, Göteborg (Sävenäs) och Malmö, vars rangerarbete tillsammans utgör 50 procent

⁹ Vägtrafikflödeskartan, Trafikverket

av det totala i Sverige. Större kombiterminaler (avseende omlastning väg-järnväg) återfinns i Nässjö, Eskilstuna, Göteborg och Årsta.

Kapacitetssituationen på det svenska järnvägsnätet är idag ansträngd med utmärkande ansträngningar (med hänsyn till framkomligheten för godstågstrafik) på framförallt Malmbanan, Hamnbanan till Göteborgs Hamn, delar av Västra och Södra stambanorna samt sträckan Hallsberg-Degerön på Godsstråket genom Bergslagen. På dessa sträckor råder kapacitetsbrist framförallt som en följd av avsaknad av dubbelspår och/eller hård konkurrens med persontågstrafiken. Även bristande underhåll och reinvesteringsåtgärder har medfört att järnvägsinfrastrukturen inte kan nyttjas till sin fulla potential.

Ca 35 procent av de landbaserade transportererna i Sverige sker med järnväg. En starkt bidragande orsak till detta är transporter av järnmalm på Malmbanan som 2010 uppgick till ca 40 miljoner ton, motsvarande ca 45 procent av de totala godstågstransportererna. Trafikarbetet på järnväg totalt sett uppgick 2010 till 23,5 miljarder tonkilometer, varav 55 procent var vagnslastgods och 25 procent intermodalt gods¹⁰. Resterande godsvolymer transporteras i systemtåglösningar, vilket innebär helledikerade godståg i fasta förbindelser. De stråk/linjedelar med störst antal godståg per dygn är¹¹:

- Hamnbanan till Göteborgs Hamn, 35-47 godståg per dygn
- Godsstråket genom Bergslagen mellan Hallsberg och Storvik, 33-42 godståg per dygn
- Stambanan genom övre Norrland, Bräcke-Vännäs, 26-35 godståg per dygn
- Norra Stambanan mellan Ockelbo och Ramsjö, >30 godståg per dygn
- Södra Stambanan mellan Malmö och Alvesta, 25-32 godståg per dygn
- Västra Stambanan mellan Hallsberg och Laxå, 30 godståg per dygn

Sett till varugrupper som transporteras på järnvägen är malm och andra produkter från utvinning störst, med 45 procent av godsmängden (mätt i vikt). Därefter följer jord- och skogsbruk samt fiske med 12 procent och trävaror, massa, papper och pappersvaror med 10 procent.

2.5 Sjöfart

Sjöfart är det dominerande transportslaget för långväga godstransporter såsom till och från utomeuropeiska destinationer. Totalt lastades och lossades ca 130 miljoner ton gods i svenska hamnar år 2014. Av detta utgjordes 48 procent av import, 40 procent av export och 12 procent bestod av inrikes trafik. Det främsta godsslaget som hanteras i hamnarna är bulk. År 2014 utgjordes 24 procent av de totalt hanterade volymerna i hamnarna av mineraloljeprodukter, 34 procent av övrig bulk (torr och flytande), 32 procent av RoRo-trafik (trailers, lastfordon, järnvägsvagnar mm) och 10 procent av container.¹²

I Sverige finns ca 108 hamnar varav omkring hälften är öppna hamnar och hälften är privata (industri)hamnar¹³. Ett antal hamnorganisationer innefattar hamnverksamhet på olika

¹⁰ Trafikanalys (2012)

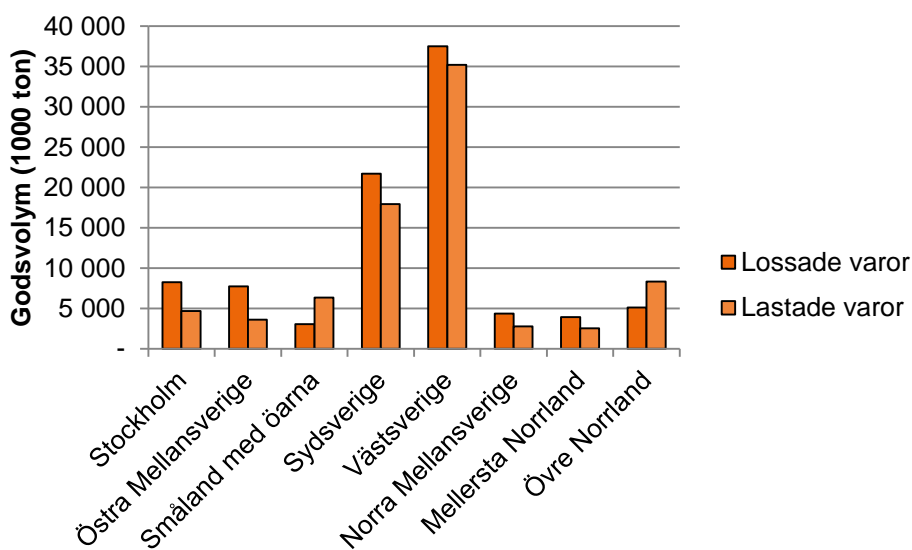
¹¹ Trafikverket (2014)

¹² Hamnstatistik, Sveriges Hamnar (2015)

¹³ Sjöfartsverket (2013)

geografiska platser. Exempel på detta är Stockholms Hamnar, Mälarhamnar (Västerås och Köping) samt Hallands Hamnar (Halmstad och Varberg). Hamnarna har olika specialisering och skulle övergripande kunna kategoriseras i industrihamnar (differentierade för hantering av enskilda godsslag), containerhamnar samt RoRo-hamn. Många hamnar faller in under mer än en kategori.

De fem största hamnarna med avseende på hanterade volymer är Göteborg, Brofjorden, Trelleborg, Malmö och Luleå vilka år 2010 tillsammans stod för mer än hälften av de totalt hanterade volymerna. Av dessa är Göteborgs Hamn störst med en totalt hanterad vikt på 37 miljoner ton år 2014. Volymen återspeglar sig i diagrammet i Figur 3 över godsvolymer per riksområde (NUTS II) där Västsverige sticker ut med störst volymer både avseende lossat och lastat. Ca hälften av de hanterade volymerna i Göteborgs Hamn utgörs av mineraloljeprodukter. Även den privata hamnen Brofjorden norr om Lysekil hanterar stora volymer av olja och raffinerade petroleumprodukter. Dessa volymer är dock inte inkluderade i diagrammet. Sydsverige är det näst största riksområdet vad gäller lossade och lastade godsvolymer. I Sydsverige går bl.a. omfattande RoRo-trafik till kontinenten (Tyskland, Polen, etc.) via flera s.k. brohamnar, varav Trelleborgs hamn är den största. I de flesta riksområden lossas mer gods än vad som lastas. Undantagen är Småland samt Övre Norrland där stora volymer lastas ut för export på sjö (främst skog respektive torrbulk). Den största hamnen i Övre Norrland är Luleå Hamn som främst lastar stora volymer malm.



Figur 3: Totalt lossade och lastade godsvolymer (tusentals ton) per riksområde (NUTS II)¹⁴

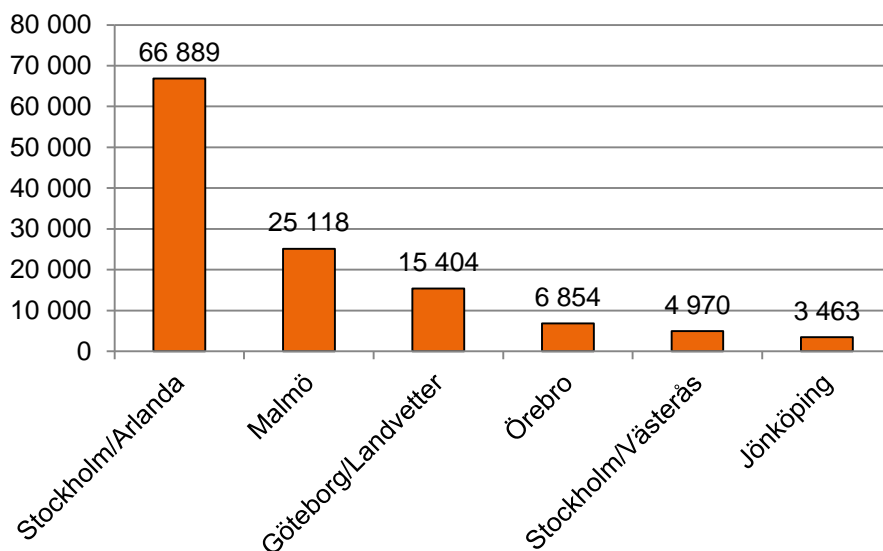
2.6 Flyg

¹⁴ Sjötrafik 2014, Trafikanalys

Jämfört med andra transportslag är transportkostnaden per viktenhet hög för flygfrakt. Samtidigt är flyg ett snabbt och punktligt transportslag. Ovanstående medför att flygtransport är konkurrenskraftig gentemot andra transportslag främst vad gäller; varor med höga krav på snabba leveranser (t.ex. reservdelar till tillverkningsindustrin, modevaror och nyhetsmaterial såsom tidningar), högvärdiga varor (t.ex. mediciner) där den snabba transporten medför lägre räntor p.g.a. bundet kapital och lättfördärliga varor såsom livsmedel och blommor.

På långa, interkontinentala transportsträckor är flyg ofta det enda alternativet till sjötransport då geografiska hinder omöjliggör landtransport. I jämförelse med sjöfart kan dock flygtransport endast erbjudas för en begränsad typ av varor med avseende på varans volym. Flyggods fraktas antingen i renodlade fraktflygplan eller, vilket är vanligare, i passagerarflygplanens underrede som s.k. belly cargo. I förhållande till antalet passagerartransporter är antalet flygtransporter med gods relativt små. Detta medför att alla flygplatser med passagerarflyg inte nödvändigtvis hanterar gods. Den största kapaciteten för att hantera flyggods finns således vid flygplatser som även har en betydande passagerarflygstrafik.

Via Sveriges flygplatser transporteras gods både i form av varor (frakt) och post. De flygplatser som är störst med avseende på frakt är i de flesta fall inte samma som de största med avseende på post. Endast Stockholm/Västerås flygplats hanterar större volymer av både frakt och post. År 2014 fraktades varor via 26 olika flygplatser i Sverige. Sex stycken utav dessa hanterade drygt 98 procent av fraktvolymerna (flugen frakt): Stockholm/Arlanda, Malmö, Göteborg/Landvetter, Örebro, Stockholm/Västerås och Jönköping. Volymererna för dessa flygplatser visas i Figur 4. Störst volym hade Stockholm/Arlanda med nästan 67 000 hanterade ton under 2014 motsvarande knappt 54 procent av totala volymerna. Resterande tjugo flygplatser hanterade alla under 500 ton per år 2014.

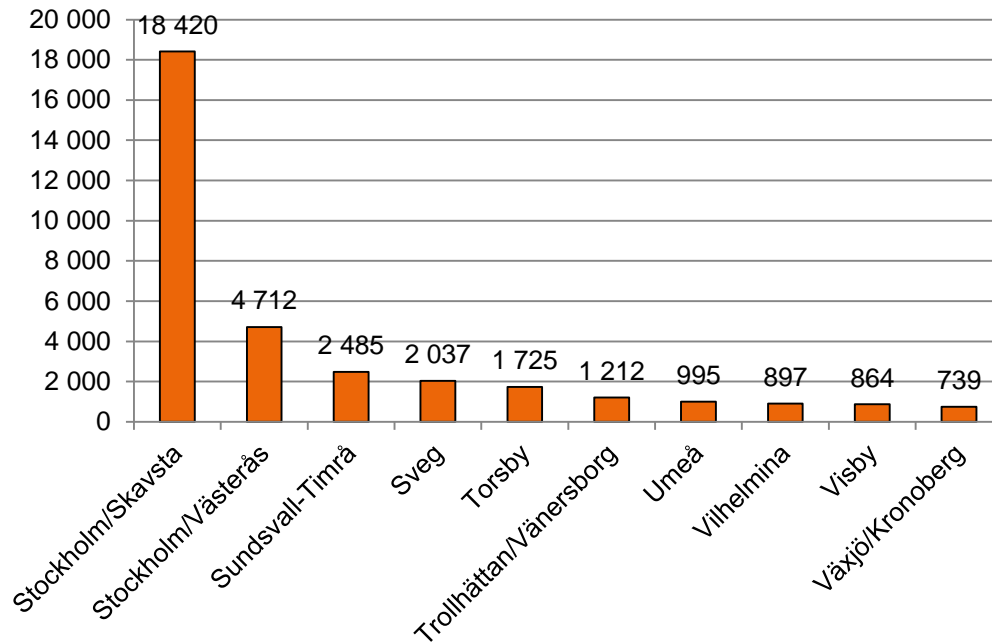


Figur 4: Ankommande och avgående frakt (ton) på svenska flygplatser med linjefart och chartertrafik 2014. (Endast flugen frakt.)¹⁵

Post flögs endast via 14 flygplatser år 2014, dock var dessa volymer något mer spridda än fraktvolymerna. Tio av flygplatserna stod tillsammans för 98 procent av postvolymerna.

¹⁵ WSP baserat på statistik från Trafikanalys (2015)

Volymerna på dessa flygplatser visas i Figur 5. Enskilt största flygplats med avseende på volym ankommande och avgående post var 2014 Stockholm/Skavsta med drygt 18 000 ton.



Figur 5: Ankommande och avgående post (ton) på svenska flygplatser med linjefart och chartertrafik 2014. (Endast flugen frakt.)¹⁶

¹⁶ WSP baserat på statistik från Trafikanalys (2015)

3 Teoretisk referensram

I detta kapitel ges kortfattade beskrivningar av några av de begrepp och ämnesområden som avhandlas i studien. Syftet är att här skapa en förståelse för vad dessa begrepp innebär samt att ange vad status är inom respektive område.

3.1 Banavgifter

Banavgifter på järnväg inkluderar avgifter såsom spår-, drifts-, olycks-, tågläges-, passage och emissionsavgifter. Avgifterna betalas t.ex. per bruttotonkilometer, per tågkilometer, per passage eller per liter. Banavgifterna är tänkta att täcka de kostnader som uppstår som en direkt följd av järnvägstrafiken samt eventuellt vissa motiverade drift- och underhållskostnader. År 2010 var banavgifterna omkring 600 miljoner kronor. I gällande nationella plan för transportsystemet ingår successivt ökade banavgifter upp till 2,4 miljarder kronor år 2025. År 2016 beräknas banavgifterna till knappt 1,6 miljarder kronor.¹⁷

3.2 Cabotage

Med cabotage menas rätten att för ett företag registrerat i ett EU-medlemsland utföra transporter av gods inom ett annat medlemslands gränser på tillfällig basis. Målet med att tillåta cabotagetrafik från EUs sida är dels att stimulera ekonomisk tillväxt genom en öppen, gemensam marknad för godstransporter och dels att reducera tomkörningar i samband med internationella transporter. När regelverk kring cabotage infördes ansågs det inte möjligt att direkt tillåta cabotage helt utan begränsningar. Cabotagetrafik i EU är därför i dagsläget, i ett övergångsläge, begränsad till tre stycken inrikestransporter (upphämtning och leverans inom samma land) inom sju dagar. Överträdelse av cabotagereglerna ska bestraffas med sanktionsavgifter. Olika organisationer inom svenska åkerinäringen har dock ifrågasatt efterlevnaden av övergångsreglerna och menar att inhemska företag riskerar slås ut pga. av bristande regelefterlevnad.¹⁸

3.3 ERTMS

ERTMS (European Rail Traffic Management System) är ett EU-gemensamt signalsystem för järnväg vars primära syfte är att underlätta säker tågtrafik mellan medlemsländerna. I Sverige ansvarar Trafikverket för införandet av ERTMS på järnvägen. ERTMS jämfört med det tidigare signalsystemet ATC innebär främst ett skifte till ett standardiserat och digitaliserat system. Målet är ett fullt utbyggt system för hela EU-området.¹⁹ I Sverige togs beslut om en

¹⁷ Trafikverket (2014)

¹⁸ Lunds Tekniska Högskola/Dr Henrik Sternberg (2013)

¹⁹ Trafikverket (2015.4)

införandeplan i november 2015. Enligt planen ska ERTMS införas successivt de närmsta tjugo åren med ett mål om färdigställande till 2035.²⁰

3.4 High Capacity Transport (HCT)

Med HCT (High Capacity Transport) menas fordon som är tyngre och längre än de som tillåts på vägnätet idag, dvs. ett fordon som är tyngre än 60 ton och/eller längre än 25,25 m. Det primära syftet med införande av HCT är att öka transporteffektiviteten och minska miljöbelastningen genom minskade koldioxidutsläpp. I dagsläget gäller det mest aktuella införandet i Sverige en vikthöjning från 60 till 74 ton. Införande av HCT skulle enligt Trafikverkets systemanalys från 2015 bidra till att minska den prognostiserade ökningen av godstrafikarbetet på väg (km) till år 2030 från 60 procent till 47-55 procent. Spannet beror på om 74 ton och 34 meter införs eller om 74 ton införs med befintligt tillåten längd. Dock bedöms att vägtransportarbetet (tonkm) skulle öka genom överflytt till väg pga. lägre transportpriser. De största nyttorna med HCT förväntas tillfalla fordonsägare och godstransportköpare.²¹

3.5 Inlandssjöfart

Med inlandssjöfart menas trafik på inre vattenvägar, det vill säga kanaler, floder och insjöar. Inom EU finns ett antal gemensamma regler för inlandssjöfart. Som följd av att den svenska sjöfartsnäringen visat intresse för inlandssjöfart har Sverige nu valt att börja tillämpa dessa regler, vilket inte gjorts tidigare. Sedan den 16 december 2014 har det därmed varit möjligt att i Sverige bygga och utrusta fartyg för inlandssjöfart. De fartyg som byggs har endast tillåtelse att trafikera de vattenområden som definieras som inre vattenvägar. I Sverige innefattar detta i ett första steg Göta Älv, Vänern och Mälaren.²²

3.6 Kilometerskatt

Kilometerskatten är en skatt per kilometer för tunga transporter på väg. Ett införande av kilometerskatt har diskuterats i flera år men det har visat sig finnas juridiska och tekniska svårigheter med ett införande varför det hittills inte genomförts. Sverige har haft en kilometerskatt tidigare som avskaffades 1993. Syftet med att införa kilometerskatt är att främja överflytt från vägtransporter till bättre miljöanpassat trafikslag. Ett problem är dock att alternativa transportsätt ofta saknas (t.ex. på kortare sträckor, inne i städer eller på landsbygden) varför det finns oro att en överflyttningseffekt skulle utebli. Ytterligare argument som förekommer i debatten mot införande av kilometerskatt är risken för allvarliga negativa effekter på företag (t.ex. skogsindustrier) samt på landsbygdstransport.²³

²⁰ Trafikverket (2015.4)

²¹ Trafikverket (2015.2)

²² Transportstyrelsen (2015.1)

²³ Sveriges Riksdag (2014)

3.7 Svaveldirektivet

Den 1 januari 2015 skärptes kraven på svavelhalten i marina bränslen inom svavelkontrollområdet (SECA) där Östersjön, Nordsjön samt Engelska Kanalen ingår. Det marina bränslet får sedan dess innehålla max 0,1 viktprocent svavel (tidigare 1,0 viktprocent). Utanför kontrollområdena kommer kraven att skärpas till max 0,5 viktprocent (från 3,5 viktprocent) år 2020. Regler för minskning av svavelutsläppen antogs av IMO:s (International Maritime Organization) miljökommitté redan år 2008.²⁴ Övergången till lågsvavligt bränsle förväntas drabba sjöfarten genom högre bränslekostnader vilket bedöms leda till minskat transportarbete på sjö till följd av överflytt till andra transportslag. Dock har denna effekt av svaveldirektivets införande blivit något dämpad på grund av låga oljepriser.

3.8 Sverigeförhandlingen (höghastighetsjärnväg)

Sverigeförhandlingen är en förhandling om medfinansiering av ett antal stora infrastruktursatsningar runt om i Sverige. I Sverigeförhandlingen ingår bl.a. arbetet med att ta fram finansieringsförslag för höghastighetsjärnväg på sträckorna Göteborg-Stockholm och Stockholm-Malmö. Främsta syftet med höghastighetsjärnvägen är att öka kapaciteten i järnvägssystemet genom att avlasta främst Södra och Västra Stambanorna samt att genom att förkorta restider mellan storstäder bidra till större arbetsmarknadsregioner. Sverigeförhandlingen ansvarar även för att föreslå en strategi för utbyggnaden av järnvägen, d.v.s. i vilken ordning utbyggnad bör ske.²⁵

3.9 Transportbidrag

Transportbidraget är ett bidrag för transporter inom tillverkningsindustrin i något av Sveriges fyra nordligaste län (Norrbottens, Västerbottens, Västernorrlands eller Jämtlands län). Syftet med transportbidraget är att ge kompensation för de kostnadsnackdelar näringslivet har i dessa län till följd av långa transportavstånd. Vidare syftar bidraget till att stimulera höjd förädlingsgrad inom näringslivet i länen. Godstransporterna för vilka bidrag ges ska ske på väg, järnväg eller på sjö och överstiga 401 km. Bidrag ges till fysisk eller juridisk person som betalat fraktkostnad till transportör eller speditör.²⁶

3.10 Trängselskatt

Trängselskatt finns i dag i Sverige i Stockholm och Göteborg. De främsta syftena med trängselskatt är minskad trängsel, förbättrad miljö samt finansiering av infrastruktursatsningar. Sedan den 1 januari 2015 innefattar trängselskatten även utlandsregistrerade fordon. Det är

²⁴ Trafikanalys (2013)

²⁵ Sverigeförhandlingen (2015)

²⁶ Tillväxtverket (2015)

vägtullsystemet epass24 som ansvarar för att identifiera, fakturera samt ta emot betalningar från utländska fordonsägare.²⁷

3.11 Tåglägestilldelning

Tågplan för trafikering av järnvägen tas fram en gång om året av Trafikverket och sträcker sig från december till december. Arbetet med att ta fram en tågplan sker genom en tilldelningsprocess. I denna hanteras ansökningar om tåglägen/kapacitet från olika operatörer. Det är Trafikverkets ansvar att utifrån ansökningarna tilldela kapacitet, och där det behövs, prioritera mellan ansökningarna. Vid konflikt mellan ansökningar sker först ett försök att genom samordning få ihop de olika intressenternas behov. Fungerar inte detta kan tvistlösning begäras av järnvägsföretagen. Om konflikten inte kan lösas frivilligt förklarar Trafikverket sträckan överbelastad och fastställer därefter tågplanen genom ett antal prioriteringskriterier som ska ge en bedömning om det samhällsekonomiska värdet.²⁸

²⁷ Transportstyrelsen (2015.2)

²⁸ Vectura (2013)

4 Intervjuer

4.1 Förberedelser

I detta avsnitt beskrivs det arbete som genomfördes som förberedelse inför intervjuerna. Dels gjordes en intressentanalys för att identifiera lämpliga intervjuobjekt. Dels togs intervjumanus fram som stöd under intervjuerna.

Intressentanalys

Intressentanalysen syftade till att identifiera relevanta aktörer som intervjuobjekt. Målet var att identifiera aktörer som har stor betydelse ur ett internationellt, nationellt och regionalt perspektiv, och som har koppling till betydande godsflöden på svenska vägar och järnvägar samt via sjöfarten. Aktörskategorier som uppfyller detta bedömdes vara: varuägare, transportörer, kommuner, regioner, logistikcentraler/terminaler, infrastrukturförvaltare samt branschorganisationer.

För att identifiera intervjuobjekt som tillsammans kan ge en så bred bild som möjligt av förutsättningarna för transporter av gods (enligt uppdragets syfte) analyserades en större mängd aktörer för att kokas ner till ett urval som bäst representerar hela aktörsspridningen samt enskilda aktörskategorier. Inledningsvis togs en bruttolista med knappt hundra aktörer inom utvalda aktörskategorier fram. Därefter kategoriserades aktörerna, för vilka det var relevant, även efter bransch (t.ex. varuslag eller transportslag) och/eller geografisk placering. Utifrån nämnda kategoriseringar gjordes en prioritering av aktörerna (1-4, där 1 innebar högst prioritet). Syftet med prioriteringen var att få fram ett representativt urval av intervjuobjekt som kompletterar varandra vad gäller roll och förhållande till godstransportsystemet. Totalt tilldelades 36 aktörer prioritet 1, d.v.s. dessa aktörer bedömdes som högst prioriterade intervjuobjekt.

Intervjumanus

Intervjumanuset syftade till att på bästa möjliga sätt och så heltäckande som möjligt få fram intervjuobjektens syn på det svenska godstransportsystemet, avseende såväl förutsättningar, utnyttjande samt upplevda flaskhalsar och potentiella åtgärder. För att skapa goda möjligheter för intressenterna att framföra sina synpunkter på godstransportsystemet har semistrukturerade intervjuer valts och intervjumanuset togs fram utifrån denna förutsättning. Frågorna i intervjumanus togs fram utifrån angiven målsättning med utredningen med uppdelning på underkategorier för att tillse att såväl fysiska förutsättningar (infrastruktur, kapacitet och godsflöden) som förutsättningar i form av mjuka parametrar (trafikledning, politiska beslut, miljöaspekter etc.), avhandlas under intervjuerna.

På grund av aktörernas olika roller i förhållande till godstransportsystemet togs två separata intervjumanus fram. Det första togs fram för intervjuer med varuägare, transportörer, logistikcentraler/terminaler, infrastrukturförvaltare samt branschorganisationer. I detta manus behandlades områdena:

- Brister/åtgärder
 - Infrastrukturella brister
 - Tillgänglighet till olika transportlösningar (olika trafikslag)
 - Politiska infrastrukturbeslut
 - Brister kopplat till ITS/IT-system
 - Teknikutveckling och innovation
- Samhällsorienterade aspekter
 - Miljö- och energiaspekter
 - Regler och förordningar (inom Sverige och inom EU)
 - Skatter och avgifter

Ett andra intervju manus togs fram för intervjuer med kommuner och regioner. Här inkluderades frågor gällande:

- Problemställningar kopplat till godstransporter i regionen/kommunen
- Brister avseende godstransporter i regionen/kommunen
- Projekt/åtgärder med koppling till godstransporter i regionen/kommunen
- Strategi för godstransporter
- Koordination med myndigheter
- Brister/möjligheter kopplat till ITS-åtgärder

Vidare inkluderades i båda intervju manus avslutande frågor där intressenten ombeds peka ut brister/flaskhalsar med störst negativ påverkan, samt åtgärder med största positiv påverkan, på förutsättningarna för godstransporter.

Intervju manus återges i sin helhet i Bilaga 2.

4.2 Genomförande

Av 36 aktörer som initialt tilldelats prioritet 1 i intressentanalysen var det möjligt att få till intervjuer med 23 stycken. Övriga aktörer var svåra att boka in, oftast pga. tidsbrist hos aktören eller pga. svårigheter med att komma i kontakt med rätt person, snarare än pga. av bristande intresse. Som komplement bokades 1 intervju med aktör tilldelad prioritet 2. Dessutom bokades intervjuer med 2 aktörer som initialt inte var med på listan. Inom uppdraget intervjuades totalt 26 aktörer, vilka återges i Tabell 1. Samtliga intervjuer genomfördes per telefon undantaget en intervju som genomfördes genom personligt möte.

Generella observationer från intervjuerna var att intervjuobjekten var talföra och intresserade av att bidra till utredningen. Samtalen höll en översiktlig nivå vad gäller godstransporternas förutsättningar (dels pga. av den generella nivån på frågorna i intervjuunderlaget och dels pga. av intervjuobjektens förståelse för uppdragets syfte och breda frågeställning). Därmed hade samtalen till största del karaktär av övergripande diskussion gällande brister och åtgärder snarare än detaljdiskussion kring exempelvis specifika väg- eller järnvägsavsnitt. Upplevelsen var även att intervjuobjekten försökte besvara frågorna ur ett så gott som möjligt objektivt

perspektiv, d.v.s. försökte svara för hela aktörskategorin snarare än bara för det egna företaget/den egna organisationen.

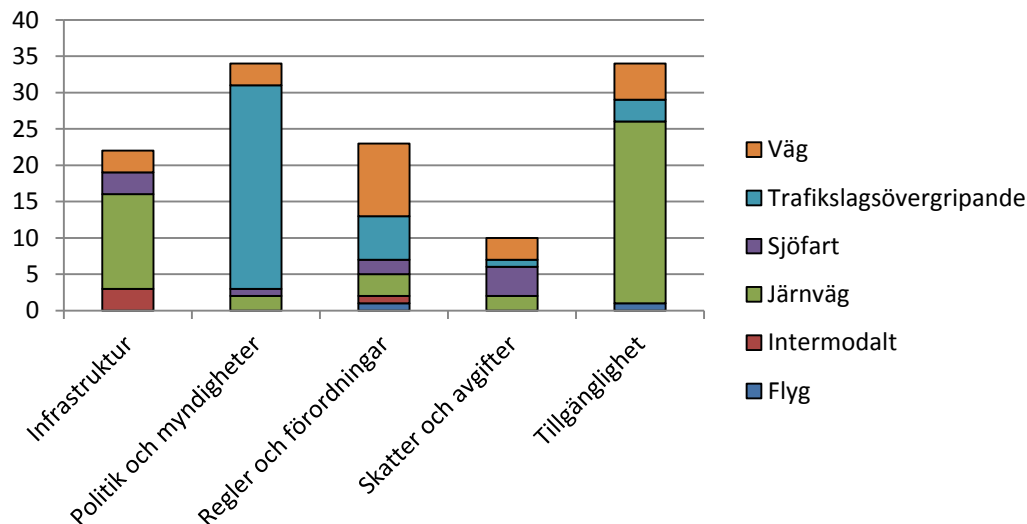
Tabell 1: Intervjuade aktörer fördelat per aktörstyp

Företag	Aktörstyp	Bransch
Näringslivets transportråd	Förening	
Sveriges Åkeriföretag	Förening	
Transportindustriförbundet	Förening	
Transportföretagen	Förening	
Catena	Infrastrukturförvaltare	Fastighetsägare
Göteborgs Hamn	Infrastrukturförvaltare	Hamn
Jernhusen	Infrastrukturförvaltare	Fastighetsägare
Södertälje Hamn	Infrastrukturförvaltare	Hamn
Malmö stad	Kommun	
Eskilstuna Logistik	Logistikcentral/terminal	Kombiterminal
Logent	Logistikcentral/terminal	Göteborg RoRo
Nässjö kombiterminal	Logistikcentral/terminal	Kombiterminal
Sundsvalls Logistikpark	Logistikcentral/terminal/kommun	Kombiterminal
Region Skåne	Region	
Skanska	Transportköpare	Bygg
DHL Express	Transportör	(Inkl. flygfrakt)
DB Schenker	Transportör	
Green Cargo	Transportör	Järnvägsoperatör
Reaxcer	Transportör	
Scandifibre Logistics	Transportör	Skog
Svenska OrientLinien	Transportör	Rederi
Akzo Nobel	Varuägare	Farligt gods
Clas Ohlson	Varuägare	Handel
ICA Logistik	Varuägare	Livsmedel
IKEA	Varuägare	Handel
Stora Enso	Varuägare	Papper och massa

5 Av intressenterna påtalade brister

I detta kapitel presenteras de brister som påtalats av intervjuobjekten. Värt att notera är att detta kapitel inte innehåller någon analys/bedömning av de brister som påtalats. Kapitlet bör därför (enbart) ses som en redogörelse för intressenternas synpunkter. Detta gör att vissa av de angivna brister är motsägande, då intressenterna i vissa frågeställningar har olika åsikter.

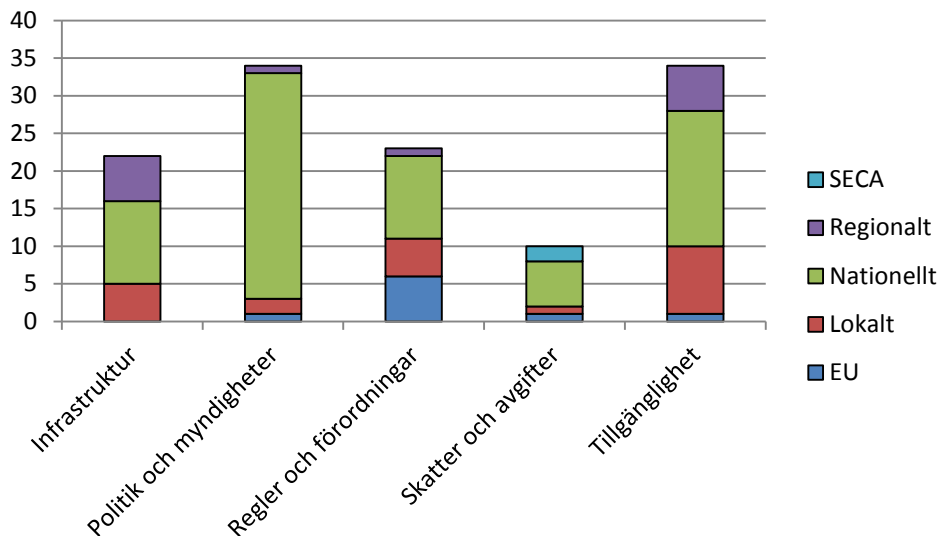
De brister som utpekats av intervjuobjekten spänner över många områden. Mest frekvent påpekades tillgänglighetsrelaterade brister avseende järnväg samt brister på trafikslagsövergripande nivå under rubriken politik och myndigheter. Detta illustreras i figuren nedan, som visar antalet angivna brister fördelat per Nyckelord 1 och trafikslag.



Figur 6: Fördelning av angivna brister per Nyckelord 1 och trafikslag. (Unika brister.²⁹)

Merparten av de angivna bristerna har framförallt nationell påverkan, vilket illustreras i figuren nedan. Ett antal brister är av regional karaktär, vilka främst rör infrastrukturella brister och upplevda kapacitetsproblem avseende väg- och järnvägstransporter. Av figuren framgår även att angivna brister avseende EU framförallt rör regler och förordningar.

²⁹ Enligt tidigare har vissa brister påtalats av flertalet intressenter. En unik brist kan således vara påtalad av flertalet intressenter.



Figur 7: Fördelning av angivna brister per Nyckelord 1 och påverkansområde. (Unika brister.)

I efterföljande kapitel presenteras de unika angivna bristerna. Fetmarkerade brister indikerar att bristen (av en eller flera intressenter) utpekats som en av de viktigaste.

5.1 Infrastruktur

Elektrifiering

Avseende elektrifiering påtalas två brister. Den ena är av generell karaktär såtillvida att den uttrycker en önskan om elektrifierade järnvägsanslutningar till hamnar i allmänhet. Den andra avser specifikt sträckan Skärblacka-Kimstad, som i nuläget är oelektrifierad vilket medför att gods måste köras med diesellok. Detta orsakar negativa miljöeffekter dels på den utpekade sträckan, dels inne i centrala Norrköping (då vagnar från Skärblacka går till Norrköpings godsbangård utan möjlighet för lokbyte i Kimstad). Enligt intervjuobjektet rör det sig om tolv avgångar per vecka, varför en elektrifiering av sträckan skulle få relativt stora effekter.

- **Oelektrifierade järnvägsanslutningar till hamnar [B1]**
- Oelektrifierad järnvägssträcka Skärblacka-Kimstad [B2]

Farledsfördjupning

Enligt ett intervjuobjekt är farledsdjupet i Göteborgs Hamn begränsat vilket medför att de största fartygen inte kan angöra hamnen fullastade. Endast två kajer kan användas för de största fartygen pga. begränsade manövreringsutrymmen samt begränsningar avseende antalet stora fartyg som kan tas emot/hanteras samtidigt. Intervjuobjektet menar att detta är en brist av riksintresse då containrar via Göteborgs Hamn har källa/destination i många delar av landet.

- **Behov av farledsfördjupning i Göteborgs Hamn [B3]**

Nysträckning

Enbart en brist avseende avsaknad av specifik infrastruktur har angivits. Denna innefattar ny järnvägssträckning Älmhult-Olofström-Karlshamn (den s.k. Sydostlänken) som intervjuobjektet menar skulle innebära effektivare godstransporter för exempelvis IKEA.

- **Ny järnvägssträckning Älmhult-Olofström-Karlshamn (Sydostlänken) [B4]**

Terminal-/nodstruktur

Avseende terminaler och noder anger en intressent att flytten av Gullbergsvass kombiterminal innebär att godshanteringskapacitet försvinner innan den är kompletterad på annat håll. En annan kommenterar att tillgången till biodiesel (tankningsställen för HVO) är låg, vilket medför att miljövänliga drivmedel för lastbilar inte används i den utsträckning det skulle kunna göras. På mer övergripande nivå diskuteras hamn- och kombiterminalsbeståndet i Sverige. Flertalet intressenter påtalar att det finns för många av bådaderna. Konsekvenser av de stora antalen anges vara hårda konkurrensförhållanden hamnarna/kombiterminalerna emellan vilket gör att många får svårt att överleva. Vidare påpekas att det finns för många kombiterminaler och (framförallt) hamnar i Sverige i relation till godsvolymer vilket leder till konkurrens gällande infrastrukturinvesteringar (exempelvis i form av järnvägsanslutningar). Samtidigt som flertalet intressenter påpekat att det finns för många kombiterminaler påpekar dock två intervjuobjekt att det finns för få, och detta framförallt i norra Sverige.

- När Gullbergsvass kombiterminal flyttas byggs kapacitet bort innan den är kompletterad på annat håll [B5]
- Tillgången till tankningsställen för biodiesel är låg [B6]
- **Det finns för många hamnar i Sverige [B7]**
- Det finns för många kombiterminaler i Sverige [B8]
- Det finns för få kombiterminaler, framförallt i norra Sverige [B9]

Underhåll/upprustning

Avseende behov av underhåll/upprustning är samtliga angivna brister relaterade till järnväg förutom en som berör vägtransporter. Denna är en påtalad brist avseende väganslutningarna till Eskilstuna logistikpark, som intressenten menar orsakar låg framkomlighet och kan leda till stopp och förseningar. Intressenten exemplifierar genom att påtala att anslutningen (till logistikparken) från E20 är för smal, och att detta orsakar problem för de angörande lastbilarna. Gällande järnväg påtalas brister både i noder och på stråk. Avseende det första påtalar två intervjuobjekt ett upprustningsbehov på rangerbangårdar i hela landet, bland annat i form av spårförlängningar för att kunna hantera längre tåg och således öka kapacitetsutnyttjandet i noden och på stråken. En annan intressent påtalar att järnvägsinfrastrukturen kring Nässjö kombiterminal behöver anpassas för att möjliggöra hantering av fullängdståg. Avseende upprustningsbehov på stråk nämns bland annat Norge/Vänerbanan (för att möjliggöra effektiva godstransporter mellan Gävle och Göteborg) och Godsstråket genom Bergslagen. Främst påtalat av många intressenter och utpekad som en av de största bristerna nämns dock det eftersatta underhållet av järnvägsinfrastrukturen i Sverige generellt. Vidare påpekas att upprustning av "mindre järnvägssträckor" (inte huvudstråk såsom Västra Stambanan) är särskilt viktigt, då dessa sträckor kan nyttjas för omledning och därmed ge ökad redundans. Avseende inlands- och kustsjöfart påtalar en intressent att det talas mycket om detta, men att förutsättningarna måste skapas om detta ska

realiseras. Här avser intressenten framförallt ett upprustningsbehov avseende slussarna i Trollhätte kanal. Dessa börjar närma sig sin tekniska livslängd och måste upprustas om godstransporter via Göta Älv ska vara möjliga framledes.

- **Väganslutningarna till Eskilstuna logistikpark är bristfälliga [B10]**
- Reinvesterings-/upprustningsbehov på Sveriges rangerbangårdar [B11]
- **Järnvägsinfrastrukturen kring Nässjö kombiterminal behöver anpassas för att möjliggöra hantering av fullängdståg [B12]**
- Upprustningsbehov på Norge/Vänerbanan [B13]
- Upprustningsbehov på Godsstråket genom Bergslagen [B14]
- Upprustningsbehov på stambanan genom övre Norrland [B15]
- Upprustningsbehov på Ådalsbanan ut från Dynäs [B16]
- **Eftersatt underhåll av tvärbanorna i Norrland [B17]**
- **Kraftigt eftersatt underhåll på järnvägsinfrastrukturen i Sverige [B18]**
- **Upprustningsbehov på mindre nyttjande järnvägssträckningar (för redundans) [B19]**
- Om inlandssjöfarten är något som bör förvekligas måste förutsättningarna skapas – Behov av upprustning av slussarna i Trollhätte kanal. [B20]

5.2 Politik och myndigheter

Finansiering

En intressent efterfrågar ökad flexibilitet avseende finansiering av infrastrukturinvesteringar med förslag att en pott bör tas fram dedikerad för akuta infrastrukturinvesteringar i närtid. Ytterligare en intressent har tagit upp finansiering av infrastrukturella projekt och nämner i detta hänseende att ökade anslag inte kan vänta i tio år utan behövs omgående.

- **Ökad flexibilitet avseende finansiering av infrastrukturinvesteringar. En dedikerad pott för akuta och närtida projekt [B21]**
- **Bristfälliga anslag för infrastruktur i närtid [B22]**

Godsstrategi

Avseende godsstrategier påtalar ett intervjuobjekt att det saknas helhetstänk kring logistiketableringar på regionnivå, vilket leder till otydligheter vid nyetableringar av logistikverksamhet.³⁰ En annan intressent menar att vaga direktiv från politiker på nationell nivå gör det riskfyllt för företag att göra satsningar. En tredje intressent påpekar att det saknas

³⁰ Trafikverket har 6 stycken godstransportråd på regionnivå (Skåne/Bleking, Småland, Östergötland, Östra Mellansverige, Mittsverige samt Norr- och Västerbotten), vars huvudsakliga syfte är att stärka och utveckla samarbetet mellan olika trafikslag (Trafikverket (2015.7)). Dessa råd är säkerligen av nytta, men det faktum att [B22] påtalas vittnar om att resultaten från dem kanske inte kommuniceras tillräckligt bra. Avseende [B24] kan sannolikt samma slutsats dras. Trafikverket har såklart godsstrategier, men i och med att bristen påtalats kanske inte dessa kommuniceras tillräckligt bra.

en tydligt utpekad nationell strategi för de stora godsstråken – ”I den nationella planen kan en tanke kring godsstråk anas, men denna är inte tydlig nog”.

- **Det saknas helhetstänk kring logistikutveckling på regionnivå, vilket leder till otydligheter vid nyetableringar [B23]**
- **Vaga direktiv från politiker vad gäller lägen för logistiketableringar (på nationell nivå) [B24]**
- **Det saknas en tydligt utpekad nationell strategi för de stora godsstråken [B25]**

Infrastrukturinvesteringar

Avseende de infrastrukturinvesteringar som görs idag och de som är planerade uttrycks oro över att mindre projekt försvinner i mängden av stora projekt. Vidare att infrastrukturprojekt i närtid blir nedprioriterade i jämförelse med projekt med färdigställande år 2030/2050. Dessutom påpekas att ett alltför stort fokus ligger på stråk vilket innebär att brister i noder tenderar att glömmas bort.

- **Infrastrukturinvesteringar i närtid blir nedprioriterade. För stort fokus ligger på infrastrukturprojekt med färdigställande år 2030/2050. [B26]**
- **Små infrastrukturprojekt försvinner i mängden av stora projekt, såsom Sverigeförhandlingen [B27]**
- **Det är ett stort fokus på stråk och det finns en tendens att glömma bort noder. (Avser framförallt järnväg.) [B28]**

Kunskapsbrist/utbildning

En intressent har nämnt avsaknad av hårdare krav på säkerhetsrelaterad utbildning av transportörer. Två intressenter har talat i termer av ”kunskapsgap”, med innebörden att beslutsfattare i vissa fall har bristande kunskap avseende godstransporter och vilka krav dessa ställer på infrastrukturen (och sedermera behov av infrastrukturella åtgärder). Framförallt nämns stora godsströmmar mellan företag, vilka skapar hårda krav avseende ledtider samt slottider i båda ändarna.

- **Avsaknad av hårdare krav på utbildning av transportörer för att skapa säkerhet [B29]**
- **Bristande förståelse för godstransporter och vilka krav dessa ställer på infrastrukturen [B30]**

Mål/visioner

Flertalet intressenter har påtalat att det råder brist på tydliga politiska mål och visioner för godstransporter, och att detta hämmar investeringar. Ska inlandsvattenvägar användas eller inte? Hur ska önskad överflyttning av godsvolymer från väg till järnväg och/eller sjö realiseras? Till vilken utsträckning är detta önskvärt?

- **Brist på tydliga politiska mål och visioner för godstransporter hämmar investeringar [B31]**

Politiska beslut

Många intressenter har uttryckt att långa handläggningstider för politiska beslut hämmar/försvårar infrastrukturinvesteringar och etableringsutveckling vilket försämrar

förutsättningarna för godstransporter. Vidare påpekas att genomförandetiden för redan beslutade projekt är för lång.

- **Handläggningstiden för politiska beslut är för långa, vilket hämmar infrastrukturinvesteringar och etableringsutveckling [B32]**
- **Genomförandetiden för redan beslutade projekt är för lång [B33]**

Prognoser/samhällsekonomiska kalkyler

Avseende samhällsekonomiska kalkyler påpekar en intressant att godsnyttorna i dessa är undervärderade. En annan intressant påtalar att det är för stort fokus på samhällsekonomisk nytta i förhållande till mål och visioner. Intressenten resonerar att det ibland saknas vision till varför vi ska göra satsningar.

Ett intervjuobjekt anser att vi i Sverige har fel metod vid framtagande av prognoser för godstrafik. Utgångspunkt för prognoserna tas i planerade (infrastrukturella) åtgärder och när kapaciteten är slut omvandlas järnvägstransporter till lastbilstransporter. Detta att jämföra med processen för att ta fram godsprognoser i Danmark som utgår ifrån beräkningar avseende potential att öka järnvägstrafiken. Intressenten nämner även att i framtagande av prognoser tas för lite hänsyn till handel med utlandet.

- **Godsnyttorna är undervärderade i samhällsekonomiska kalkyler [B34]**
- **Det är ett för stort fokus på samhällsekonomisk nytta i förhållande till visioner [B35]**
- **Fel metod för framtagande av prognoser för godstrafik [B36]**

Samverkan/dialog

Tre intressenter påtalar att det finns en outnyttjad potential för effektivare godstransporter i och med eftersatt kommunikation och avsaknad av forum för samverkan och dialog. I detta hänseende nämns bristfälligt samarbete över trafikslagsgränserna, eftersatt dialog och samverkan mellan departement, Energimyndigheten och Trafikverket samt mellan näringslivet och Trafikverket/kommun. Vidare nämns eftersatt samverkan inom specifika branscher.

- **Bristfälligt samarbete över trafikslagsgränserna [B37]**
- Eftersatt dialog och samverkan mellan departement, energimyndigheter och Trafikverket, etc. [B38]
- Kommunikationssvårigheter mellan näringsliv och Trafikverket [B39]
- **Kommunikationssvårigheter mellan näringsliv och kommun [B40]**
- **Eftersatt samverkan inom specifika branscher [B41]**

Systemtänk/Överföring av godsvolymer mellan trafikslag

Ett ämne som är väldigt aktuellt just nu och som tagits upp under flertalet intervjuer är det upplevda önskemålet från politikernas sida att överföra godsvolymer från vägtransporter till ett bättre miljöanpassat alternativ, i form av järnvägs- och sjötransporter. På detta tema påpekas att höjda banavgifter och svaveldirektivet direkt motverkar detta ändamål, och att fokus bör ligga på överflytt av godsvolymer snarare än miljöåtgärder inom respektive transportslag. Vidare påpekas att tankesättet innebär försvårade möjligheter för miljöförbättrande åtgärder för vägtransporter (relaterat HCT, vilket avhandlas senare). Andra intressenter påtalar

önskemål om systemtänk, och att fokus bör ligga på varuslag snarare än trafikslag. Relaterat varuslag påpekades under en intervju att det på regeringsnivå ligger ett för stort fokus på industrin och de tunga transportererna (såsom malmtransporter), och att detaljhandeln i detta hänseende har glömts bort. Gällande inlands- och kustsjöfart påtalar en intressent att det finns en outnyttjad potential i kustsjöfarten. Detta framförallt avseende möjligheter att lyfta över godsvolymer från väg- och järnvägstransporter via Danmark och Öresund till någon form av kustsjöfartslösning. (Vissa av bristerna som nämns här är närbesläktade med en del av dem som nämns i Kapitel 5.4.)

- Höjda banavgifter och svaveldirektiv hämmar önskad överflytt av godsvolymer från vägtransporter [B42]
- Fokus bör ligga på överflyttning av godsvolymer till bättre miljöanpassat alternativ, snarare än miljöförbättrande åtgärder inom respektive trafikslag [B43]
- Miljöförbättrande åtgärder för vägtransporter hämmas av ett alltför stort fokus på skifte från väg- till järnvägstransporter [B44]
- **Fokus bör ligga på varuslag snarare än trafikslag. Det är ofta varuslagen som sätter begränsningarna. [B45]**
- **För stort fokus på industrin och de tunga transportererna. Detaljhandeln glöms bort. [B46]**
- **Outnyttjad potential i kustsjöfarten [B47]**

Trafikverket

Under intervjuerna har det påtalats att Trafikverket måste bli tydligare gentemot näringslivet avseende var man ska vända sig med frågor om infrastruktur, samt att det i vissa skeden kan vara svårt att göra sin röst hörd i en specifik fråga. Vidare påtalas otydlighet avseende vad som är beslutade infrastrukturåtgärder samt vad som är ambitioner. En intressent resonerade att det råder viss otydlighet avseende myndigheternas roller och ansvarsområden gentemot varandra. Detta framförallt avseende Trafikverket och deras relation till Sjöfartsverket samt vilken funktion Jernhusen har och framledes ska ha.

- **Otydlighet från Trafikverket avseende vad som är beslutade infrastrukturåtgärder och vad som är ambitioner [B48]**
- **Otydlighet avseende myndigheters ansvar och roller (gällande godstransportfrågor) [B49]**
- **Trafikverket måste bli tydligare gentemot näringslivet avseende kontaktvägar gällande godstransportfrågor [B50]**

Upphandling

De kommentarer som inkommit relaterat upphandlingsförfaranden rör vägtransporter och kommunala upphandlingar vid nybyggnation av bostads- och verksamhetsområden, såsom Norra Djurgårdsstaden, Hammarby Sjöstad och Nya Karolinska Sjukhuset. Båda dessa är exempel på upphandlingar där högre krav ställts avseende miljöanpassade transporter. Intervjuobjektet har uttryckt att de tycker detta är bra, men har påtalat att det ibland kan innebära suboptimeringar som en följd av bristfälliga konsekvensbedömningar. En intressent påtalar exempelvis att krav på att transportererna ska gå via en utpekad samlastningscentral kan innebära supoptimeringar. Detta menar intressenten fordrar ytterligare en hanteringspunkt

för godset vilket kan innebära längre transportvägar totalt sett (ovan om transportarbetet i närområdet blir lägre). En annan synpunkt rör krav på miljöbränsle, som kan innebära längre körvägar för tankning vilket kan innebära längre körvägar och således mer utsläpp totalt sett.

- **Potentiell suboptimering vid upphandling av transporter till omfattande byggen såsom Norra Djurgårdsstaden, exempelvis på grund av krav att transportera via samlastningscentral [B51]**
- **Krav på miljöbränsle i upphandlingar kan innebära suboptimering så tillvida att transportören måste köra långa omvägar för att tanka [B52]**

5.3 Regler och förordningar

ERTMS

Två intressenter har påpekat att införandet av ERTMS³¹ inte har hanterats på ett bra sätt. En av dem kommenterar vidare att en mer konkret tidplan för införandet hade behövts, vilket hade varit av intresse för operatörerna så att dessa kan veta när de behöver köpa nya lok. Ingen av intressenterna har angivit nämnda brister avseende ERTMS som en av de viktigaste/mest kritiska bristerna.

- Införandet av ERTMS har inte hanterats på ett bra sätt. En mer konkret tidplan för implementeringen hade behövts. [B53]

Gränsöverskridande transporter

Flertalet intressenter har tagit upp brister avseende gränsöverskridande järnvägstransporter. Främst nämns problematiken med olika spårbredder i olika länder, men även andra faktorer såsom olika regelverk avseende körtider och krav på språkkunskaper hos lokförare nämns. Intressenterna menar att en samordning på EU-nivå hade behövts för att effektivisera transporter. Ur Sveriges synpunkt anses det framförallt viktigt i korridoren till Tyskland genom Danmark.

- **Många hinder för gränsöverskridande järnvägstransporter, avseende spårbredder och regelverk avseende körtider, språkkunskaper, etc. [B54]**

HCT

Gällande möjligheten att köra längre och tyngre fordon nämner flera intressenter (5 st.) att avsaknaden av HCT är en väsentlig brist. De påtalar att det bör tillåtas omgående och att processen för detta har varit alldeles för lång. Vissa av intervjuobjekten har resonerat att den långa realiseringsprocessen kan vara relaterad önskemålet att överföra godsvolymer från väg till järnväg, och att HCT kan uppfattas som kontraproduktivt i detta hänseende. Dock påtalas att fokus snarare bör vara på att på kort sikt minska utsläppen från alla trafikslag så mycket som möjligt, och då är längre och tyngre vägfordon en metod. Två intressenter har dock uttryckt negativa åsikter eller oro avseende HCT. Den ena av dessa påtalar att en realisering av HCT kommer innebära stor negativ påverkan på kombitransporter i södra Sverige, och att HCT-transporter bara bör tillåtas för timmertransporter. Den andra menar att en realisering av

³¹ Se Kapitel 3.3.

HCT främst gynnar stora företag då mindre företag kan ha svårt för sådana investeringar, vilket ger sneda konkurrensförutsättningar.

- **Avsaknad av HCT. Processen avseende detta tar väldigt lång tid. [B55]**
- **Att tillåta HCT-transporter kommer innebära döden för kombitransporter i södra Sverige. HCT bör bara tillåtas för timmertransporter. [B56]**
- **Att tillåta HCT-transporter ökar skillnaderna mellan stora och små företag. Mindre företag kan få svårt med finansieringen. [B57]**

Kontroll av att regelverk följs

Många diskussioner under intervjuerna har kretsat kring regelverk för vägtransporter och bristande kontroll för att dessa efterlevs. Här nämns cabotage-reglerna, kör- och vilotidsregler samt specifika krav som kan ställas vid upphandling av transporter (framförallt i städerna). Utöver påtalade brister om avsaknad av kontrollfunktioner nämns att den dåliga efterlevnaden av cabotage-reglerna medför orättvisa konkurrensförutsättningar. På ett trafikslagsövergripande plan har brister påtalats avseende hur EU-regelverk och -standarder efterlevs och kontrolleras.

- **Konkreta verktyg för uppföljning av cabotage, kör- och vilotidsregler, etc. saknas. Ett ökat beställaransvar efterfrågas också. [B58]**
- **Det ställs många krav på utförande av vägtransporter vid upphandling. Dålig uppföljning avseende hur dessa efterlevs, vilket leder till orättvisa konkurrensförhållanden. [B59]**
- **Kontroll-/uppföljningsfunktion avseende framtagna EU-regler och -standarder saknas, vilket ger orättvisa konkurrensfördelar [B60]**
- **Cabotage-reglerna följs ej, vilket ger orättvisa konkurrensförutsättningar [B61]**

Lokala trafikföreskrifter

På kategorin lokala trafikföreskrifter påtalas brister avseende tillgång till säkra uppställningar för lastbilar samt problem med att personbilar står parkerade på dedikerade last-/lossningszoner (och dålig uppföljning avseende detta). En intressent påtalar brister avseende samordning och förståelse för byggtransporter inom kommuner. Här menar intervjuobjektet att de, i egenskap av transportör till byggen, ofta kan bli hänvisade till tomtgränsen vilket skapar problem och ibland förseningar. En annan intressent påtalar att lokala trafikföreskrifter ibland implementeras utan att tillräckliga konsekvensanalyser genomförts. Här nämns att begränsningar i form av avstängda gator för lastbilstrafik, tidsfönster för leverans/upp hämtning, etc. kan hämma effektiva godstransporter.

- **Brist på säkra uppställningsplatser för lastbilar [B62]**
- **Personbilar parkerade på lastzoner omöjliggör lastning/lossning [B63]**
- **Bristande samordning inom kommunen avseende byggtransporter [B64]**
- **Lokala trafikföreskrifter kan hämma effektiva godstransporter. Mer utförliga konsekvensanalyser behöver genomföras. [B65]**

Miljökrav

På temat miljö och miljökrav påtalar flertalet intervjuobjekt att det kan saknas incitament för att välja mer miljövänliga alternativ. Kostnaden är allt som oftast styrande, och man menar att det saknas politiska beslut och (hårdare) krav för att miljömålen ska kunna uppnås. En intressent påtalar att varierande miljökrav i Europa skapar orättvisa konkurrensförhållanden för godstransporter i Sverige. Samtliga angivna brister är trafikslagsövergripande.

- **Det kan saknas incitament för att välja mer miljövänliga alternativ. Kostnaden är ofta styrande. Det saknas politiska beslut för att miljömålen ska kunna uppnås. Avsaknad av hårdare krav från EU avseende utsläpp. [B66]**
- Varierande miljökrav i Europa skapar orättvisa konkurrensförhållanden för transporter i Sverige [B67]

Spårbarhet

Avseende spårbarhet påtalar en intressent bristfällig registrering av godstransporter. Samhället lägger mycket pengar på varuflödesundersökningar. Information som skulle kunna insamlas genom någon form av krav på registrering av godstransporter. Persontransporter kartläggs i detta hänseende i mycket större utsträckning. Under två intervjuer har påtalats att spårbarheten vid järnvägstransporter är sämre än vid vägtransporter³², och att detta är en konkurrensnackdel för järnvägstransporter.

- **Bristfällig registrering av godstransporter. Stora resurser läggs på varuflödesundersökningar. Information som istället skulle kunna insamlas genom krav på registrering av godstransporter. [B68]**
- **Spårbarheten vid järnvägstransporter är sämre än vid vägtransporter [B69]**

Standardisering

Gällande behov av standardisering nämns att kraven på en kombiterminal inte är standardiserade och att olika tågoperatörer kan ha olika krav³³. Vidare nämns gällande sjöfart att det här är mycket byråkrati vilket sänker konkurrenskraften gentemot andra trafikslag. Ska ett fartyg angöra en europeisk hamn krävs flertalet dokument, och en intressent frågar sig huruvida och till vilken grad detta verkligen behövs. (Reglerna för vägtransporter är mycket enklare.) En intressent påtalar bristande information om lasten från sjöfartssidan, vilket försvårar planeringen avseende vägtransporter (efter omlastning från fartyg till lastbil). (Här avses framförallt att vägtransportören sällan har tillgång till information om lasternas vikter.) Under en intervju påtalades att IT-system för godstransporter inte är standardiserade och synkade med varandra.

- **Kraven på en kombiterminal är inte standardiserade. Olika tågoperatörer har olika krav. [B70]**

³² Här avses att det vid vägtransporter ofta är möjligt att följa en försändelse. Exempelvis erbjuder Schenker, DHL och PostNord m.fl. att kunden kan se var ett paket befinner sig. När det gäller järnvägstransporter, och då avses framförallt vagnslasstrafik, finns inte den typen av information.

³³ Här exemplifierar intressenten genom att nämna krav på kompetens att besiktiga tågagnar. Han menar att det hade varit bättre med standardiserade krav, så att respektive kombiterminal vet vad det är som gäller. Intressenten driver för närvarande frågan mot Jernhusen.

- **Det är mycket byråkrati inom sjöfarten, vilket sänker konkurrenskraften gentemot andra transportslag. Många dokument krävs för att angöra en europeisk hamn. [B71]**
- Bristande information om lasten från sjöfartssidan, vilket kan försvåra planeringsarbetet avseende vägtransporterna [B72]
- **IT-system för godstransporter är inte standardiserade och synkade med varandra [B73]**

Transportbidrag

En intressent tog upp ett problem relaterat transportbidraget (som företag i norra Sverige kan få). För att få transportbidrag måste företaget (varuägaren) betala frakten. Intervjuobjektet menar att järnvägsföretag (leverantören) kan vägra dem att köpa transporten, varpå varken varuägaren eller leverantören kan få transportbidrag.

- **För att få transportstöd måste företaget betala frakten [B74]**

Tull

Avseende tullfrågor har en intressent påtalat att tullklarering för tidskritiskt inkommande flyggods är tidskrävande och således en flaskhals.

- **Tullklarering för tidskritiskt inkommande flyggods är en flaskhals [B75]**

5.4 Skatter och avgifter

Många intressenter har påtalat problem avseende skatter och avgifter relaterat godstransporter. Dessa rör avgifter för respektive transportslag för sig, men även avgiftsstrukturer på övergripande nivå och hur dessa påverkar (möjligheterna för) överflyttning av godsvolymer från ett trafikslag till ett annat.

Avgiftsstruktur

En intressent påtalar att lotsplikten i Sverige är dyr (för redarna), att detta hämmar fartygsanlöp och således agerar konkurrenshämmande för sjöfarten som trafikslag. En annan intressent påtalar att avgiftsstrukturen avseende sjöfart är olika i olika delar av Europa, vilket kan få kostsamma effekter. Exempelvis nämns att man i Sverige har börjat ställa krav på att fartyg som är förtöjda i hamn ska få sin el från land, men att sådana krav inte finns i andra länder vilket gör att det blir svårt att "räkna hem investeringarna". Två intressenter påtalar otydligheter avseende vad (höjda) avgifter ska användas till. Här syftar man till alla trafikslag, och menar att en ökad tydlighet skulle kunna ge en ökad acceptans för höjda avgifter.

- **Lotsplikten är dyr för redarna och hämmar fartygsanlöp [B76]**
- **Olika avgiftsstrukturer avseende sjöfart i Europa, vilket kan få kostsamma effekter och kan agera konkurrenshämmande [B77]**
- **Otydlighet avseende vad (höjda) avgifter ska användas till (trafikslagsövergripande) [B78]**

Banavgifter

Avseende banavgifter påtalas oklarhet avseende vad dessa ska användas till samt att de är konkurrenshämmande för järnvägstransporter, i och med att de kan orsaka överföring av godsvolymer till vägtransporter. Flertalet intressenter menar vidare att om de höjda banavgifterna dedikerades till infrastrukturella åtgärder (nysträckning och utbyggnad men framförallt underhåll/upprustning) skulle acceptansen för dem sannolikt höjas avsevärt. En intressent menar att det är viktigt att skilja på styravgifter och finansieringslösningar, och att basindustrin inte har råd med gällande banavgifter.

- Oklarhet avseende banavgifter och vad dessa ska nyttjas till [B79]
- **Banavgifter är konkurrenshämmande för järnvägstransporter [B80]**

Kilometerskatt/vägslitageavgift

Avseende en kilometerskatt eller vägslitageavgift för vägtransporter har två synpunkter inkommit under intervjuerna, en positiv och en negativ. Den ena intressenten menar att avsaknaden av en kilometerskatt innebär en orättvis konkurrensfördel för lastbilstransporter. Den andra menar att det är fel väg att gå om målet är att överföra godsvolymer från väg till järnväg. Detta menar intressenten framförallt gäller i Norrland, där järnvägsinfrastrukturen är för undermålig för att kunna hantera önskade ökade volymer på järnvägen.

- Orättvis konkurrensfördel för vägtransporter på grund av avsaknad av kilometerskatt/vägslitageavgift [B81]
- Om målet är att överföra godsvolymer från väg till järnväg är kilometerskatt fel väg att gå. Detta gäller framförallt i norra Sverige, där järnvägsinfrastrukturen är för undermålig för att kunna hantera ökade volymer. [B82]

Svaveldirektivet

Gällande svaveldirektivet menar en intressent att rederier i SECA-området är missgynnade på grund av de högre avgifterna här. Två intressenter menar att svaveldirektivet i sig är konkurrenshämmande för sjöfarten jämfört andra trafikslag.

- **Rederier i SECA-området är missgynnade på grund av de högre avgifterna [B83]**
- **Svaveldirektivet är konkurrenshämmande på grund av stor kostnad för bara ett trafikslag [B84]**

Trängselskatt

En transportör påtalar att gällande trängselskatter i Göteborg och Stockholm är konkurrenshämmande på grund av att utrikesåkare inte är inkluderade.

- Trängselskatterna i Göteborg och Stockholm är konkurrenshämmande på grund av att utrikesregistrerade lastbilar inte behöver betala [B85]

5.5 Tillgänglighet

Kapacitetsbrist/trängsel

Många av diskussionerna under intervjuerna har berört kapacitetsbrist och trängsel. Merparten har handlat om järnvägsinfrastrukturen i stort samt specifika järnvägssträckor, men ett antal brister avseende vägtrafik har också påpekats tillika kapacitetsbegränsningar i specifika noder. Avseende noder har en intressent påtalat att befintliga spår i RoRo-terminalen i Göteborg är för korta, vilket försvårar hanteringen. En annan intressent har påtalat trängsel och väntetider i samband med lastning och lossning i Göteborgs Hamn. Avseende noder har (under en tidigare genomförd studie) även kapacitetsbrister/köbildningar på infartstruppen på Hallsbergs rangerbangård uppdagats.

Gällande vägtransporter har E20 och E6 i Skåne tillsammans med E14 och E45 kring Östersund nämnts som hårt belastade vägsnitt. Dessutom nämns kapacitetsbrister avseende väkanslutningarna till Göteborgs Hamn samt, vilket har påtalats av flertalet intervjuobjekt, trängsel i storstäderna (framförallt Stockholm, Göteborg, Malmö, Linköping och Norrköping). En intressent påtalar att 2+1-vägar innebär en stor risk avseende köbildning och försenade transporter.

Avseende järnvägstransporter påtalas på övergripande nivå kapacitetsbrist på järnvägen generellt samt försämrade framkomlighet på grund av konkurrens mellan person- och godstågstrafik. Vidare påtalas att järnvägen inte utnyttjas optimalt och det finns behov av ytterligare dubbel- och mötesspår. Gällande specifika stråk nämns Västra stambanan, Södra stambanan på sträckan Malmö-Hässleholm/Lund, Godsstråket genom Bergslagen på sträckan Mjölby-Hallsberg samt Hamnbanan i Göteborg som sträckningar med utpräglade kapacitetsproblem. På mer lokal nivå anmärks järnvägssträckorna Folkesta-Rekarne/Eskilstuna samt Eskilstuna mot Västerås genom Kvicksund som särskilda flaskhalsar.

Noder:

- **Befintliga spår i RoRo-terminalen i Göteborg är för korta, vilket försvårar hanteringen [B86]**
- **Trängsel och väntetider i Göteborgs Hamn [B87]**
- **Kapacitetsbrist/köbildning på infartsgruppen på Hallsbergs rangerbangård [B88]**

Väg:

- E20 är hårt belastad [B89]
- **Trängsel på E6 i Skåne [B90]**
- **Det är för mycket trafik på vägar kring Östersund i förhållande till vad de är dimensionerade för. Detta gäller framförallt på E14 och E45. [B91]**
- Kapacitetsbrist i väkanslutningarna till Göteborgs Hamn [B92]
- **Trängsel i storstäderna [B93]**
- 2+1-vägar innebär stor risk för köbildning och försenade godstransporter [B94]

Järnväg:

- Kapacitetsbrist på järnvägen [B95]
- Försämrade framkomlighet på järnvägen på grund av konkurrens mellan person- och godstrafik [B96]
- **Järnvägen utnyttjas inte optimalt. Avsaknad av dubbelspår och mötesspår. [B97]**
- **Kapacitetsbrist på Västra stambanan [B98]**
- Kapacitetsproblem på Södra stambanan, sträckan Malmö-Hässleholm/Lund [B99]
- **Kapacitetsbrist på Godsstråket genom Bergslagen, sträckan Mjölby-Hallsberg [B100]**
- **Kapacitetsbrist på Hamnbanan i Göteborgs. Behov av utbyggnad till dubbelspår. [B101]**
- Järnvägssträckan Folkesta-Rekarne/Eskilstuna är en flaskhals [B102]
- Järnvägsspåret från Eskilstuna mot Västerås genom Kvicksund är en flaskhals [B103]

Konkurrensförmåga för järnvägstransporter

Enligt tidigare talas ofta om en generell önskan om att överföra godsvolymer till järnvägstransporter, varför detta var ett ämne som ofta kom upp under intervjuerna. I detta hänseende kom diskussionerna ofta in på järnvägens förmåga att konkurrera med andra trafikslag och då framförallt vägtransporter.

En intressent påpekade att jämfört med lastbilstransporter uppfattas järnvägstransporter som krångliga att köpa³⁴. En annan intressent påtalade att det är svårt att få till transportupplägg med järnväg för kunder som har parti- eller styckegods då järnvägssystemet är anpassat för stora volymer. Helst ska heltåg med frekventa avgångar kunna upprättas i specifika relationer, vilket vanligtvis inte går att upprätta när det gäller parti- och styckegods. Här handlar det ofta om mindre sändningar (ett fåtal vagnar) där vagnslastsystemet nyttjas, vilket intervjuobjektet påtalar kan kräva alldeles för långa ledtider för att kunna vara konkurrenskraftigt jämfört lastbilstransporter. Avseende ledtid påpekade en annan intressent att det är för dålig trygghet avseende detta när det gäller järnvägstransporter.

- **Jämfört lastbilstransporter uppfattas järnvägstransporter som krångligt att köpa [B104]**
- **Det är svårt att få till transportupplägg med järnväg för kunder som har parti- eller styckegods (då det vanligtvis innebär för små volymer per avsändning) [B105]**
- **Dålig trygghet vid järnvägstransporter avseende ledtid [B106]**

³⁴ Här avses framförallt vagnslasttrafik och hur själva beställningen av dessa transporter kan göras. Intressenten påtalar att pris och ledtid för en lastbilstransport vanligtvis kan ges från säljaren direkt över telefon, vilket intressenten menar inte är fallet vid köp av vagnslasttransporter. Intressenten påtalar dock att Green Cargo på senare tid har gjort framsteg, i och med att det nu är lättare att beställa transport via deras hemsida.

Redundans

Flertalet intressenter har påpekat en avsaknad av redundans/omledningsmöjligheter vid järnvägstransporter. Noterbart under diskussionerna är också ett uttalande om brister i EU-korridorerna avseende robusthetstänk.

- **Redundans/omledningsmöjligheter saknas avseende järnvägsinfrastrukturen [B107]**
- Det finns för många enkelspåriga järnvägssträckor, vilket är hämmande avseende driftsäkerhet och redundans [B108]
- **Brister i EU-korridorerna (järnväg) vad gäller robusthetstänk [B109]**

Trafikledning

Avseende trafikledning påtalar flertalet intressenter att godstågstrafiken är nedprioriterad i tidtabellen jämfört med persontågstrafiken, vilket ofta leder till långa väntetider för godstågen. Vidare påtalar en intressent att järnvägstransporter huvudsakligen koncentreras till stora stråk, med kapacitetsproblem som följd vilket kan leda till tappade godsolymer (till vägtransporter). En annan intressent påpekar att processen för kapacitetstilldelning är undermålig, och att kapacitetsutnyttjandet skulle kunna höjas väsentligt genom bättre trafikledning och mer frekvent omplanering (tilldelning av tåglägen). Avseende flygtransporter påpekar en intressent att fraktföretagen på Arlanda har låg prioritet, och efterfrågar i detta hänseende bättre trafikledning/samordning för att höja prioriteten på flyggods.

- **Godstågstrafik nedprioriteras i tidtabellen jämfört med persontågstrafiken [B110]**
- **Järnvägstransporter koncentreras huvudsakligen till stora stråk. Detta gör det svårt att få lönsamhet och man riskerar att tappa volymer till vägtransporter. [B111]**
- **Kapacitetstilldelningen är undermålig. Kapacitetsutnyttjandet skulle kunna höjas väsentligt genom bättre trafikledning och mer frekvent omplanering (tilldelning av tåglägen). [B112]**
- **Fraktföretagen på Arlanda har låg prioritet [B113]**

Tågläge

Avseende tåglägestilldelning påpekar flertalet intressenter att kapacitetsutnyttjandet av järnvägsinfrastrukturen skulle kunna höjas väsentligt om detta gjordes mer frekvent. Man menar att processen för att söka och tilldelas tågläge är alldeles för lång, och att detta gör att det är svårt att få till operativ flexibilitet. Vidare påtalar en intressent att det finns (tilldelade) tåglägen som inte används, vilket ger en försämrad tillgänglighet och en falsk bild av det faktiska kapacitetsutnyttjandet. Ett intervjuobjekt påpekar att det är svårt att få tåglägen kring Sundsvall, framförallt på grund av hård konkurrens med persontågstrafiken. Intressenten utvecklar genom att påpeka att svårigheter att få tåglägen kan skapa förseningar samt leder till ett ökat personalbehov och säkerhetsrisker. Problemet är ytterligare påtagligt om det handlar om farligt gods.

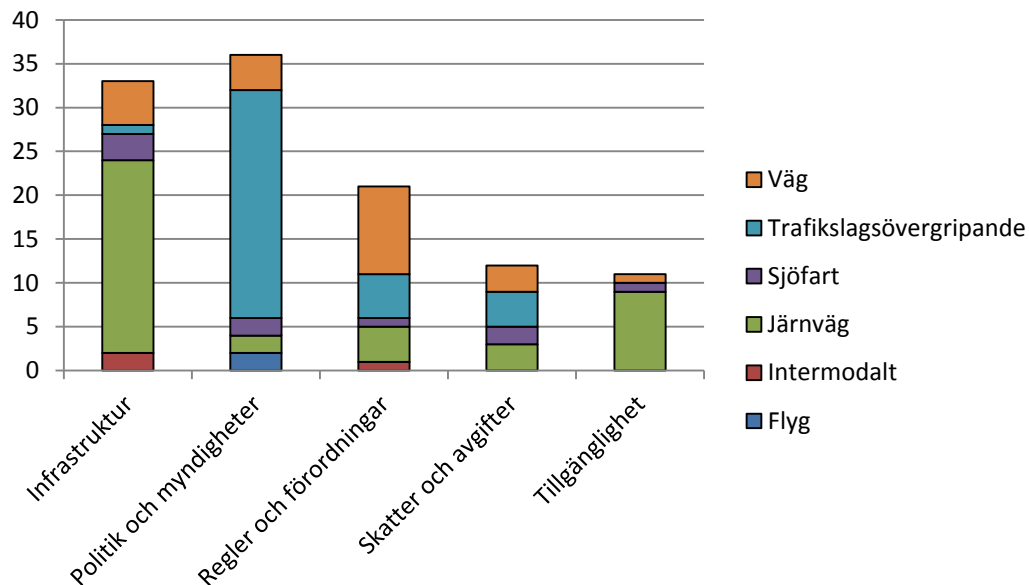
- **Järnvägsinfrastrukturen skulle kunna utnyttjas bättre avseende trafikledning och tåglägestilldelning. Processen för att söka och tilldelas tågläge är alldeles för lång. Det är svårt att få till operativ flexibilitet. [B114]**

- Det finns tåglägen som inte används, vilket ger en försämrad tillgänglighet och en falsk bild av det faktiska kapacitetsutnyttjandet [B115]
- **Det är svårt att få tåglägen i området kring Sundsvall. Hård konkurrens med persontågstrafiken. [B116]**

6 Av intressenterna påtalade åtgärder

I detta kapitel presenteras de åtgärder som identifierats av intervjuobjekten. På samma sätt som i föregående kapitel presenteras här intressenternas synpunkter utan någon bedömning/analys av författarna.

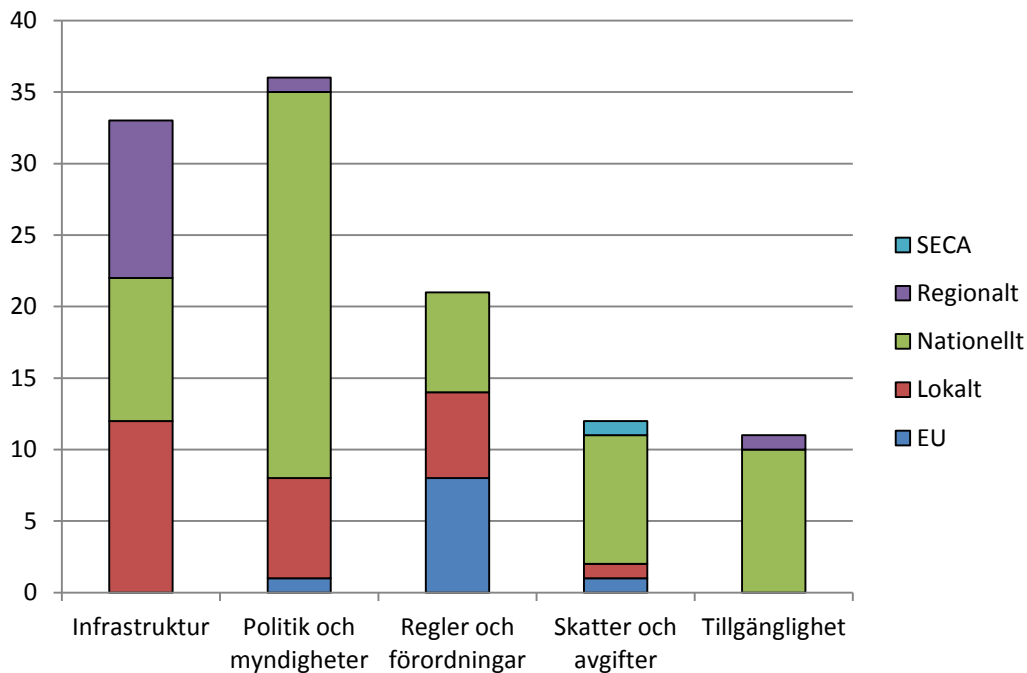
Bland de åtgärder som påpekats av intervjuobjekten dominerar infrastrukturella åtgärder avseende järnväg samt åtgärder kopplat politik och myndigheter på trafikslagsövergripande nivå, vilket till stor del handlar om en önskan om ökad tydlighet. Många åtgärder handlar även om regler och förordningar avseende vägtrafik, vilket främst berör en önskan om ökad kontroll av att gällande regelverk efterlevs.



Figur 8; Fördelning av angivna åtgärder per Nyckelord 1 och trafikslag. (Unika åtgärder.³⁵)

De angivna åtgärderna har framförallt nationell påverkan, vilket illustreras i Figur 9.

³⁵ Enligt tidigare har vissa åtgärder påtalats av flertalet intressenter.



Figur 9: Angivna brister fördelat per Nyckelord 1 och påverkansområde. (Unika åtgärder.)

I efterföljande kapitel presenteras de unika åtgärderna. På samma sätt som i Kapitel 5 indikerar fetmarkerade åtgärder att de av en eller flera intressenter utpekats som särskilt viktig.

6.1 Infrastruktur

Elektrifiering

Enligt tidigare angiven brist efterfrågas elektrifiering av järnvägsanslutningar till hamnar. Vidare anger en intressent elektrifiering av järnvägssträckan Skärblacka-Kimstad. En investering som enligt intervjuobjektet uppgår till 26 miljoner SEK. Åtgärden skulle innebära minskad trafikering av Södra stambanan då samma godsmängder kan köras med färre (och längre) tåg. Intervjuobjektet menar vidare att åtgärden skulle skapa ökad robusthet och redundans.

- **Elektrifiera järnvägsanslutningar till hamnar [Å1]**
- Elektrifiera järnvägssträckan Skärblacka-Kimstad [Å2]

Farledsfördjupning

Intressenten förespråkar en farledsfördjupning av Göteborgs Hamn. Dagens farledsdjup sätter begränsningar i form av att de största containerfartygen inte kan angöra hamnen fullastade (större djupgående), vilket denna åtgärd skulle avhjälpa.³⁶ Detta i sin tur skulle innebära effektiviserad hantering samt möjliggöra ökade godsvolymer via Göteborgs Hamn.

³⁶ Världens största containerfartyg angör i skrivande stund Göteborgs Hamn, men kan alltså inte göra detta fullastade på grund av det begränsade farledsdjupet.

- **Farledsfördjupning i Göteborgs Hamn [Å3]**

Nysträckning

Som åtgärd för angiven brist om trängsel i storstäderna anges förbifart Stockholm. Två intressenter påtalar att ny järnvägssträckning Älmhult-Olofström-Karlshamn är nödvändig och att denna skulle skapa förutsättningar för effektivare godshantering för framförallt IKEA och Volvo.

- **Förbifart Stockholm [Å4]**
- **Ny järnvägssträckning Älmhult-Olofström-Karlshamn (Sydostlänken) [Å5]**

Terminal-/nodstruktur

Gällande terminal-/nodstruktur anser en intressent att de viktigaste noderna i Sverige bör identifieras och att ett specifikt fokus bör läggas på dessa avseende väg- och järnvägsinfrastrukturella åtgärder. Två intressenter påtalar att antalet hamnar och kombiterminaler i Sverige bör minskas. Detta då det inte finns tillräckliga godsvolymer för att motivera det stora antalet (framförallt avseende hamnar) samt att befintliga noder konkurrerar om begränsande anslag. En intressent påtalar att intermodala transportlösningar (väg/järnväg) ofta inte är möjliga på grund av långa avstånd samt avsaknad av kombiterminaler i norra Sverige (vilket bland annat ger långa ledtider). Intervjuobjektet rekommenderar därför etablering av ytterligare kombiterminal(er) i Norrland.

- **Identifiera de viktigaste noderna i Sverige och arbeta för att utveckla dem (avseende väg-, järnvägs- och sjötransporter) [Å6]**
- **Minska antalet hamnar [Å7]**
- **Minska antalet kombiterminaler [Å8]**
- **Etablering av ytterligare kombiterminal(er) i norra Sverige [Å9]**

Underhåll/upprustning

Det är allmänt känt att det råder ett upprustningsbehov avseende flertalet av Sveriges rangerbangårdar. Detta belystes under brister och tas även upp som en efterfrågad åtgärd av en av intressenterna.

Avseende vägrelaterade åtgärder efterfrågas att mer ekonomiska resurser läggs på upprustning av E20, upprustning av vägar kring Östersund (E14 och E45) samt på att åtgärda väginfrastrukturen kring Eskilstuna logistikpark.

Gällande järnvägsinfrastrukturen påpekar merparten av intervjuobjekten ett generellt upprustningsbehov i hela landet. Snarare än utbyggnad och nya järnvägssträckningar påtalar flertalet av intressenterna en önskan om att *återställa* robusthet, bärighet, hastighet och kapacitet på befintliga banor. En intressent anger att mindre frekvent använda järnvägssträckor bör upprustas (för redundans) och en annan anger upprustningsbehov av tvärbanan i Norrland. Avseende upprustningsåtgärder på specifika stråk/sträckor anges Norge/Vänerbanan, Godsstråket genom Bergslagen och Ådalsbanan, etc. enligt nedan.

Avseende inlandssjöfart påtalas att detta är ett ämne som diskuterats mycket, men att faktiska åtgärder krävs för att det ska realiseras. (Med andra ord "ta tag i problemet".) Här avser intressenten främst upprustningsbehovet på slussarna i Trollhätte kanal.

Nod:

- Upprustning av rangerbangårdar [Å10]

Väg:

- Upprustning av E20 [Å11]
- **Upprustning av vägar kring Östersund. Framförallt E14 och E45. [Å12]**
- **Åtgärda väginfrastrukturen kring Eskilstuna logistikpark [Å13]**

Järnväg:

- **Underhåll och reinvesteringar på järnvägsinfrastrukturen i Sverige (generellt) [Å14]**
- **Upprustning av mindre frekvent nyttjande järnvägssträckningar (för redundans) [Å15]**
- **Upprustning av tvärbanorna i Norrland [Å16]**
- **Upprustning av Norge/Vänerbanan och Bergslagsbanan väster om Väneren [Å17]**
- Upprustning av Godsstråket genom Bergslagen [Å18]
- Upprustning av stambanan i övre Norrland (framförallt sträckan Boden-Bastuträsk) [Å19]
- Upprustning av Ådalsbanan ut från Dynäs [Å20]
- Upprustning av järnvägsspåret genom Kvicksund [Å21]

Sjöfart:

- Skapa förutsättningar för inlandssjöfart. – Upprustning av slussarna i Trollhätte kanal [Å22]

Utbyggnad

Avseende utbyggnadsåtgärder i noder efterfrågas förlängning av spåren på rangerbangårdar för att kunna hantera 740 meter långa tåg, vilket skulle kunna innebära ett förbättrat kapacitetsutnyttjande i och med längre tåg. Vidare har spårlängderna på RoRo-terminalen i Göteborg tidigare angivits som en brist, varför en förlängning av dessa så att heltåg (24 vagnar) kan hanteras efterfrågas. Detta menar intervjuobjektet skulle möjliggöra kraftigt effektiviserad hantering.

Avseende vägtrafik påtalar en intressant att större flaskhalsar i städer ska byggas bort omgående. Man har inte tid att vänta, vilket kan kopplas till angivna brister avseende långa handläggningstider och politiska beslut.

Gällande utbyggnadsåtgärder på järnvägsinfrastrukturen har ett antal objekt nämnts, varav merparten svarar mot angivna brister under kategorin kapacitetsbegränsningar ovan. Här anges utbyggnad till dubbelspår på Ostkustbanan, Hamnbanan i Göteborg, etc. enligt nedan. Vidare har en transportör påtalat att utbyggnad till fyrspårssystem på Södra och Västra stambanorna skulle avhjälpa gällande kapacitetsproblem (men anger att detta såklart är orealistiskt).

Nod:

- Förläng spåren på rangerbangårdar till 740 meter [Å23]
- **Förläng spåren på RoRo-terminalen i Göteborg så att heltåg (24 vagnar) kan hanteras [Å24]**

Väg:

- **Bygg bort större flaskhalsar (avseende vägtransporter) i storstäderna direkt, vänta inte [Å25]**

Järnväg:

- **Bygg ut till dubbelspår och anlägg nya mötesspår där det krävs (generellt i Sverige) [Å26]**
- Utbyggnad till fyrspårssystem på Västra stambanan [Å27]
- Utbyggnad till fyrspårssystem på Södra stambanan, sträckan Malmö-Hässleholm/Lund [Å28]
- **Utbyggnad till dubbelspår på Ostkustbanan söderut från Sundsvall [Å29]**
- **Utbyggnad till dubbelspår på Hamnbanan i Göteborg [Å30]**
- **Utbyggnad till dubbelspår på hela sträckan Mjölby-Hallsberg [Å31]**
- Utbyggnad till dubbelspår på hela järnvägssträckan Eskilstuna-Rekarne [Å32]
- **Utveckla järnvägsinfrastrukturen i anslutning till Nässjö kombiterminal så att fullängdståg kan hanteras på ett effektivt sätt [Å33]**

6.2 Politik och myndigheter

Finansiering

Avseende järnvägsinfrastrukturen och finansieringslösningar rekommenderar en intressent att en lösning tas fram där kapacitet på de stora järnvägsstråken kan abonneras mot att man är med och betalar. Staten skulle i ett sådant fall få in medel som kan användas för att säkerställa framkomlighet på det specifika stråket. Vidare påpekas att näringslivets behov av mindre investeringar på kort sikt bör fångas upp, och att en specifik pott bör åsidosättas för detta ändamål.

- Ta fram en lösning där kapacitet på de stora järnvägsstråken kan abonneras mot att man är med och betalar [Å34]
- **Ökad flexibilitet avseende infrastrukturinvesteringar och en dedikerad pott för investeringar på kort sikt [Å35]**
- **Ökade anslag för infrastrukturinvesteringar på kort sikt [Å36]**

Godsstrategi

Angivna åtgärder under kategorin godsstrategi följer tidigare angivna brister på samma tema – ta fram regionala strategier för gods, ta fram tydligare nationella riktlinjer avseende strategiska logistiklägen samt ta fram en tydlig nationell strategi för de stora godsstråken.

- **Ta fram regionstrategier för gods [Å37]**

- **Tydligare riktlinjer från politiker avseende strategiska logistiklägen [Å38]**
- **Ta fram en tydlig nationell strategi för de stora godsstråken [Å39]**

Utbildning

En intressent har angivit att hårdare krav på utbildning av transportörer bör tas fram. En annan åtgärd relaterat utbildning har hämtats från Malmö stad, som har börjat utbilda kommunalanställda avseende godstransporter.

- **Ta fram hårdare krav på utbildning av transportörer (för att skapa säkerhet) [Å40]**
- **Utbildning av kommunalanställda för att höja kunskapsnivån avseende godstransporter [Å41]**

Mål/visioner

Flertalet intressenter har påtalat att tydliga och långsiktiga mål för godstransporter bör tas fram och kommuniceras. Vidare påtalas av en intressent att mål och visioner inte får underkastas bedömd/beräknad samhällsekonomisk nytta.

- **Ta fram visioner för godstransporter och fokusera inte för mycket på bedömd samhällsekonomisk nytta [Å42]**
- **Ta fram tydliga, långsiktiga mål och visioner för godstransporter [Å43]**

Politiska beslut

Avseende politiska beslut betonas att beslut måste tas för att styra transportutvecklingen ("Hellre ett negativt beslut än inget alls"). I övrigt följer angivna åtgärder motsvarande angivna brister.

- **Ge prioritet åt logistiklägen som utpekats som strategiskt viktiga så att handläggningstider för dessa kan förkortas [Å44]**
- **Mindre utredningar och snabbare politiska beslut [Å45]**

Prognoser/samhällsekonomiska kalkyler

Ett omtag avseende processerna för genomförande av samhällsekonomiska kalkyler samt framtagande av godsprognoser efterfrågas, enligt beskrivna brister i Kapitel 5.2.

- **Rättvisande samhällsekonomiska kalkyler med avseende på godstransporter [Å46]**
- **Revidera processen för att ta fram prognoser för godstransporter. Mer fokus bör läggas på potential och behov, snarare än att utgå från tillgänglig kapacitet. [Å47]**

Samordnad varudistribution

Halmstad, Växjö och Ystad m.fl. ställer krav på att leveranser till kommunens enheter omlastas vid en dedikerad distributions-/samlastningscentral. Detta för att godset härifrån ska kunna distribueras "samordnat" med målet att minska trafikarbetet och antalet lastbilar i tätorten.

- **Samordnad varudistribution av kommunalt gods [Å48]**

Samverkan/dialog

Enligt tidigare har flertalet intressenter påtalat att det finns en outnyttjad potential för effektivare godstransporter i och med eftersatt dialog/samverkan mellan olika aktörer i transportsystemet. I detta hänseende nämns ett behov av ökat samarbete mellan olika trafikslag i försök att försöka anpassa turlistor. Vidare påtalas potential att öka redundans i vissa stråk genom att lyssna på industrin avseende var satsningar bör göras. Den intervjuade flygtransportören påtalade flaskhalsar avseende flygtransporter via Arlanda och efterfrågar som åtgärd avseende detta ökat samarbete/dialog mellan aktörer såsom Tullen, Transportstyrelsen och Swedavia.

- Ökad dialog mellan näringsliv och Trafikverket, exempelvis genom samarbetsforum [Å49]
- **Ökad dialog mellan näringsliv och kommun, exempelvis genom samarbetsforum [Å50]**
- Ökad dialog och samverkan mellan myndigheter avseende godstransporter [Å51]
- **Förbättrad dialog och samverkan inom specifika branscher [Å52]**
- **Ökat samarbete mellan olika trafikslag. Anpassning av turlistor. [Å53]**
- Etablerande av "godsnätverk" – ett forum för dialog mellan kommun, transportörer, varuägare och Trafikverket (avseende transporter till och inom staden) [Å54]
- **Samarbete måste stärkas på konkret basis utifrån ScanMed-korridoren [Å55]**
- **Samordning mellan EU-kommissionen, Transportstyrelsen och Swedavia för att förbättra förutsättningarna för flyggods via Arlanda [Å56]**
- **Samarbete mellan Tullen och fraktföretag på Arlanda, avseende flyggods [Å57]**

Systemtänk/Överföring av godsvolymer mellan trafikslag

De åtgärder avseende systemtänk och överföring av godsvolymer mellan trafikslag som diskuterades under intervjuerna är alla av relativt generell karaktär, och handlar om "fokus" och "tänk" snarare än om konkreta åtgärder. Åtgärderna följer de brister som angivits i Kapitel 5.2. Avseende kustsjöfart har en intressent påtalat att här finns en stor potential, varför det i större utsträckning bör has i åtanke när infrastrukturen diskuteras.

- **Få till ett systemtänk och konkurrera inte mellan trafikslagen [Å58]**
- Fokusera på överflytt av godsvolymer till mer miljövänligt trafikslag, snarare än miljöåtgärder inom respektive trafikslag [Å59]
- Arbeta för att överföra godsvolymer till järnväg för att avhjälpa trängselsituationerna (avseende vägtrafik) i framförallt Stockholm och Malmö [Å60]
- Satsa på överföring av godsvolymer till sjöfarten snarare än att bygga mer infrastruktur för väg- och järnvägstransporter. Det finns en stor outnyttjad potential i inlands- och kustsjöfarten. [Å61]
- Låt inte fokus på skifte från väg- till järnvägstransporter hindra miljöförbättrande åtgärder för vägtransporter [Å62]
- **Fokusera mer på varuslag än trafikslag. Syna varje bransch för sig avseende service, kvalitet och effektivitet. [Å63]**

- **Kustsjöfart bör tas i åtanke när infrastrukturen diskuteras [Å64]**

Trafikverket

Gällande synpunkter på Trafikverkets roll och arbete efterfrågas bland annat förtydligande avseende kontaktvägar och rollfördelning, enligt nedan.

- **Tydligare ansvarsfördelning inom Trafikverket för att korta handläggningstider [Å65]**
- **Ökad tydlighet från Trafikverket. Det är viktigt att de som företräder Trafikverket inom olika projekt är väl förankrade uppåt i organisationen. [Å66]**
- **Tydliggör myndigheternas roller i godstransportfrågor [Å67]**
- **Tydliggör kontaktvägar på Trafikverket avseende specifika frågor [Å68]**

Upphandling

Avseende kommunala upphandlingar av transporter togs risker för suboptimering upp i Kapitel 5.2. För att avhjälpa dessa problem rekommenderas att mer omfattande konsekvensanalyser av kravställningarna genomförs. (Dessa problem borde även kunna underlättas genom bättre dialog mellan näringsliv och kommun, vilket också tagits upp i Kapitel 5.2.)

- **Mer omfattande konsekvensanalyser avseende ställda krav i upphandlingar [Å69]**

6.3 Regler och förordningar

Gränsöverskridande transporter

Gällande åtgärder för att underlätta gränsöverskridande transporter efterfrågar en intressent EU-satsningar för samarbete mellan medlemsländer avseende dessa frågor. Tre intressenter efterfrågar (generellt) harmonisering av transportsystemen över landsgränser. Här avses framförallt järnvägstransporter och för dessa olika förutsättningar i olika länder i form av spårbredder samt regelverk avseende exempelvis kör- och vilotidsregler samt krav på språkkunskap hos lokföraren.

- **EU-satsning för samarbete mellan medlemsländer för att minska gränsproblematiken avseende järnvägstransporter [Å70]**
- **Harmonisering av transportsystemet över landsgränser [Å71]**

HCT

Gällande HCT efterfrågar flertalet intervjuobjekt (5 st.) att detta förverkligas. Man nämner att detta framförallt är viktigt i norra Sverige samt på sträckorna Västerås-Göteborg och Västerås-Stockholm, där det finns stora/tunga godsflöden. En intressent påtalar att HCT-transporter bara bör tillåtas avseende timmertransporter, och att det om det tillåts överallt innebär en orättvis konkurrensfördel för vägtransporter. Enligt tidigare har en intressent påtalat att HCT framförallt gynnar de stora företagen och påtalar därför att man måste "hjälpa" mindre företag. (Exakt hur dessa ska hjälpas framgår ej.)

- **Hjälp de mindre företagen (relaterat att HCT främst gynnar större företag) [Å72]**
- **Tillåt bara HCT för timmertransporter [Å73]**
- **Förverkliga HCT [Å74]**

Kontroll av att regelverk följs

Enligt tidigare har dålig efterlevnad av regelverk (och då framförallt avseende vägtransporter) nämnts som ett relativt stort problem som kan skapa orättvisa konkurrens fördelar. I detta hänseende efterfrågas bättre kontrollfunktioner och konkreta verktyg för att säkerställa bättre efterlevnad, både i Sverige och på EU-nivå.

- **Bättre kontrollfunktioner som säkerställer att EU-regler efterföljs. Ta fram metoder för att mäta hur regelverk efterföljs. [Å75]**
- **Bättre kontrollfunktioner och konkreta verktyg som säkerställer att cabotage-regler, etc. efterföljs. [Å76]**

Lokala trafikföreskrifter

En intressent efterfrågar fler säkra uppställningsplatser för lastbilar. Detta är ett ämne som diskuterats ganska mycket under senare tid, och som på flera håll utreds avseende exempelvis ansvarsfrågan. (Vem ansvarar för att tillhandahålla en säker uppställningsplats?) I övrigt anges på temat lokala trafikföreskrifter bland annat åtgärder i form av bättre skyltning vid lastzoner och att godstransporter bör tillåtas i kollektivtrafikfält (där det erfordras). Vidare nämns miljözoner (med begränsningar avseende tillåtna tider för lastning/lossning eller längdrestriktioner för distributionsfordon) som möjliga åtgärder för att minska lastbilstrafik i tätorten samt förbättra säkerheten för gångtrafikanter.

- **Fler säkra uppställningsplatser för lastbilar [Å77]**
- Mer utförliga konsekvensanalyser vid införande av lokala trafikföreskrifter [Å78]
- Bättre skyltning och/eller kontroll avseende lastzoner [Å79]
- Zon med längdrestriktion om 12 meter för distributionsfordon i innerstaden [Å80]
- Zon med lastning/lossning förbjuden mellan vissa klockslag i innerstaden [Å81]
- Tillåt lastbilar att köra i kollektivtrafikfält där det erfordras [Å82]

Miljökrav

Gällande miljökrav har hårdare kravställningar avseende reduktionskrav på EU-nivå efterfrågats. Vidare efterfrågas krav på standardisering av bränslesorter.

- **Mer konkreta kravställningar från EU vad gäller miljö. Hårdare reduktionskrav samt krav på standardisering av bränslesorter. [Å83]**

Spårbarhet

Avseende spårbarhet påtalar en intressent att man tillåter godstransporter utan att de registreras. Skulle de göra det skulle mycket användbar information kunna insamlas, och samhället skulle kunna spara pengar avseende många av de varuflödesundersökningar som genomförs idag. För att åtgärda detta menar intressenten att rutiner och lagar för registrering av godstransporter måste tas fram. Utöver detta har intressenter påtalat att spårbarheten vid

järnvägstransporter är sämre för vägtransporter. För att avhjälpa detta problem föreslås att en track and trace-funktion för järnvägstransporter tas fram (ej mer specificerat än så) samt fortsatt arbete med RFID-märkning av järnvägsvagnar.

- **Ta fram rutiner/lagar för registrering av godstransporter [Å84]**
- **Fortsätt arbetet med RFID-märkning av järnvägsvagnar [Å85]**
- Utveckla track and trace-funktion för järnvägstransporter [Å86]

Standardisering

Under brister avseende "kontroll av att regelverk följs" ovan (Kapitel 5.3) påtalade en intressent att EU tagit fram regler och standarder men att dessa inte alltid följs. Som en åtgärd avseende detta föreslår samma intressent en åtgärd som innefattar förenklingar av regelverken. På samma tema (EU-regler) men specifikt för sjöfart anser en intressent att regelverket bör harmoniseras avseende vilka dokument som krävs för att angöra en europeisk hamn. Enligt tidigare har en intressent påpekat att kraven på kombiterminaler är olika, varför framtagande av standardiserade krav efterfrågas. En intressent har påpekat att IT-system för godstransporter inte är standardiserade (framförallt avseende hur de kommunicerar med varandra) och efterfrågar därför beslut för att styra utvecklingen av dessa.

- Förenklingar av regelverk skulle ge bra effekt på standarderna i Europa [Å87]
- **Harmonisering av regelverket på EU-nivå (avseende vilka dokument som krävs för att angöra en europeisk hamn) [Å88]**
- **Ta fram standardiserade krav avseende funktion på kombiterminaler [Å89]**
- **Ta beslut för att styra utvecklingen av IT-system för godstransporter [Å90]**

6.4 Skatter och avgifter

Avgiftsstruktur

På trafikslagsövergripande nivå menar en intressent att politiker med hjälp av skatter och avgifter måste styra så att miljömålen uppnås, och så att respektive trafikslag betalar för sitt slitage. På samma tema menar en annan intressent att avgifter måste vara ändamålsenliga – vilken *kostnadstäckning* krävs och var ska den tas från? Intervjuobjektet påpekar vidare att om tydlighet skapas avseende detta ökar sannolikt acceptansen för avgifterna. En intressent påtalar en åtgärd om skattesubvention för mer miljövänliga alternativ, exempelvis relaterat drivmedel.

Relaterat specifika trafikslag menar en intressent att paketlösningar bör tas fram. Exempelvis, tillåt längre och tyngre fordon som compensation mot avgifter/kilometerskatt. I relation till bristen avseende olika avgiftsstruktur inom sjöfarten (som exemplifierades med regeln i Sverige om att el till fartyg ska hämtas från landsidan) menar en intressent att en enhetlig avgiftsstruktur bör införas i hela EU. En intressent påtalar att avgiftsstrukturen, framförallt i förhållandet väg/järnväg, måste ses över.

- **Politiker måste styra miljömål så att dessa kan uppnås. T.ex. styra skatter och avgifter så att varje trafikslag betalar för sitt slitage. T.ex.**

vägslitageavgifter/avgift för DoU av järnväg för att öka överflytt till sjötransporter. [Å91]

- **Ändamålsenliga avgifter (för respektive trafikslag). Vilken kostnadstäckning måste man ha och var ska det tas från? Om man skapar en tydlighet finns nog en ökad acceptans. [Å92]**
- **Skattesubventioner för mer miljövänliga alternativ, exempelvis relaterat drivmedel [Å93]**
- Ta fram någon form av paket. Exempelvis tillåt längre och tyngre fordon som kompensation mot ökade avgifter/kilometerskatt. [Å94]
- **Inför enhetlig avgiftsstruktur avseende sjöfart i hela EU [Å95]**
- Översyn avseende avgiftsstruktur för aktuella trafikslag. Framförallt i förhållandet väg och järnväg. [Å96]

Banavgifter

En intressent påtalar att nuvarande banavgiftsnivåer innebär kraftigt försämrad konkurrensförmåga för järnvägstransporter, och menar därför att de måste avskaffas alternativt sänkas kraftigt. En annan intressent efterfrågar ökad transparens avseende vad banavgifterna ska användas till och ser gärna att de används för underhåll/upprustning av järnvägsinfrastrukturen, vilket även påtalas av ytterligare en intressent.

- **Avskaffning (alternativt kraftig sänkning) av banavgifterna [Å97]**
- Ökad transparens avseende banavgifter och vad dessa ska användas till [Å98]
- Banavgifter borde gå till infrastrukturinvesteringar på järnväg [Å99]

Kilometerskatt/vägslitageavgift

En representant för en hamn påtalar att mycket av godset från norra Sverige till Göteborgs och Trelleborgs Hamn går på lastbil på grund av att detta är "skattesubventionerat" i och med avsaknaden av kilometerskatt/vägslitageavgift. Intressenten menar därför att kilometerskatt måste införas.

- Inför kilometerskatt/vägslitageavgift [Å100]

Svaveldirektivet

Enligt tidigare upplever många intressenter att svaveldirektivet är konkurrenshämmande, då det är olika avgiftsnivåer i olika delar av Europa. Intressenterna efterfrågar en harmonisering av de sjöfartsrelaterade avgifterna.

- **Det hade varit bättre om samma avgiftsnivåer avseende sjöfart gällde i hela EU. I nuläget är det högre avgiftsnivåer i Östersjöregionen. [Å101]**

Trängselskatt

En intressent (en transportör) påtalar orättvisa konkurrensfördelar på grund av att trängselskattesystemen i Stockholm och Göteborg inte inkluderar utrikesregistrerade lastbilar. Systemen bör utvidgas så att dessa inkluderas.

- Utöka trängselskattesystemen till att även inkludera utrikesåkare [Å102]

6.5 Tillgänglighet

Konkurrensförmåga för järnvägstransporter

Enligt tidigare uppfattas järnvägstransporter ofta som ”svåra att köpa”, framförallt i relation till lastbilstransporter. En intressent efterfrågar därför en förenklad process avseende detta. I Kapitel 5.5 påtalades dålig trygghet vid järnvägstransporter avseende framförallt att godset kommer fram i utsatt tid. En intressent påtalar därför (på övergripande nivå) behov av åtgärder för att säkerställa att befintliga kunder behålls och att ytterligare kan adderas, exempelvis genom effektiviserad process för tåglägestilldelning, bortbyggande av mindre flaskhalsar i infrastrukturen, etc. Intressenten efterfrågar mer handlingskraft hos Trafikverket avseende dessa frågor.

- **Förenkla processen för att köpa järnvägstransporter [Å103]**
- **Skapa trygghet hos kunden för att få de som använder järnvägstransporter att stanna kvar. Skapa tåglägen, attrahera ytterligare kunder, bygg bort små flaskhalsar, etc. Mer handlingskraft hos Trafikverket efterfrågas. [Å104]**

Redundans

Avseende redundans vid järnvägstransporter påtalar två intressenter att en strategi avseende detta måste tas fram. Vidare efterfrågas ett utpekat omledningsnät vid stopp och störningar.

- **Ta fram en strategi för omledning vid stopp/avbrott. Utpekat omledningsnät vid stopp/störningar. [Å105]**

Trafikledning

Som åtgärd av tidigare nämnd brist om att lotsplikten är dyr för redarna (vilket enligt intressenten hämmar fartygsanlöp, Kapitel 5.4) rekommenderar en intressent upprättande av en trafikledningstjänst för sjöfart, motsvarande sådan som finns avseende flyg. Relaterat vägtrafik och tidigare kommentar om trängsel på E6 i Skåne rekommenderar en annan intressent ITS-lösningar för att (vid behov) kunna omleda godstrafik vid rusningstider.

Avseende järnväg relaterar många föreslagna åtgärder till potential för bättre kapacitetsutnyttjande. I Kapitel 5.5 påtalades att det finns tåglägen som inte nyttjas, vilket ger en falsk bild av det faktiska kapacitetsutnyttjandet. För att avhjälpa detta problem rekommenderar en intressent att en oberoende datakälla om järnvägstrafikering bör tas fram, som bättre speglar verkligheten. Gällande tåglägestilldelning har påtalats att handläggningstiden för detta är för lång och att den måste kortas. Avseende konkurrenssituationen mellan person- och godstågstrafik påtalar flertalet intressenter att prioriteringen måste ses över. Många menar att godståg måste prioriteras högre.

Sjöfart:

- **Trafikledningstjänst för sjöfart, motsvarande sådan som finns för flyg [Å106]**

Väg:

- **ITS-lösningar för att styra bort godstrafik vid rusningstider (E6, Skåne) [Å107]**

Järnväg:

- Ta fram en oberoende datakälla om järnvägstrafikering som bättre speglar verkligheten. [Å108]
- Utred behovet avseende trafikledning och fundera på/besluta hur situationen kan förbättras [Å109]
- **Bättre kapacitetstilldelning/trafikledning. Kortare ledtider avseende ansökan av tåglägen. Tåglägestilldelning en gång per månad snarare än en gång per år som idag. [Å110]**
- **Översyn av prioritering gällande godstågs- kontra persontågstrafik. Prioritera godstågstrafik högre. [Å111]**

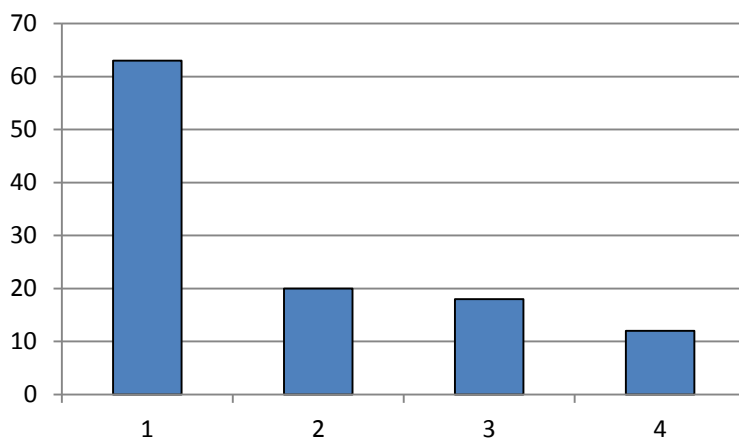
Tågläge

Avseende tåglägestilldelning specifikt kommenteras att tåglägen på banor med låg trafikering bör släppas direkt samt att flexibiliteten generellt sett måste utvecklas – möjlighet att tilldelas tåglägen oftare. Dessa åtgärder står i direkt relation till de som uppmärksammades under Trafikledning.

- **Släpp tåglägen direkt för banor med lågt kapacitetsutnyttjande. Man bör inte behöva vänta. [Å112]**
- **Flexibiliteten måste utvecklas. Möjlighet att ansöka om och tilldelas tåglägen oftare. [Å113]**

7 Summering av intressenternas synpunkter

Merparten av de brister och åtgärder som påtalats av intressenterna har varit av en generell karaktär. Diskussioner under intervjuerna har exempelvis handlat mycket om grundläggande strategier, mål och visioner och järnvägsunderhållet i stort, snarare än att unika (och geografiskt avgränsade) infrastrukturobjekt har pekats ut. Detta illustreras av figuren nedan, där de identifierade (och aggregerade) åtgärderna har kategoriserats enligt Fyrstegsprincipen.³⁷

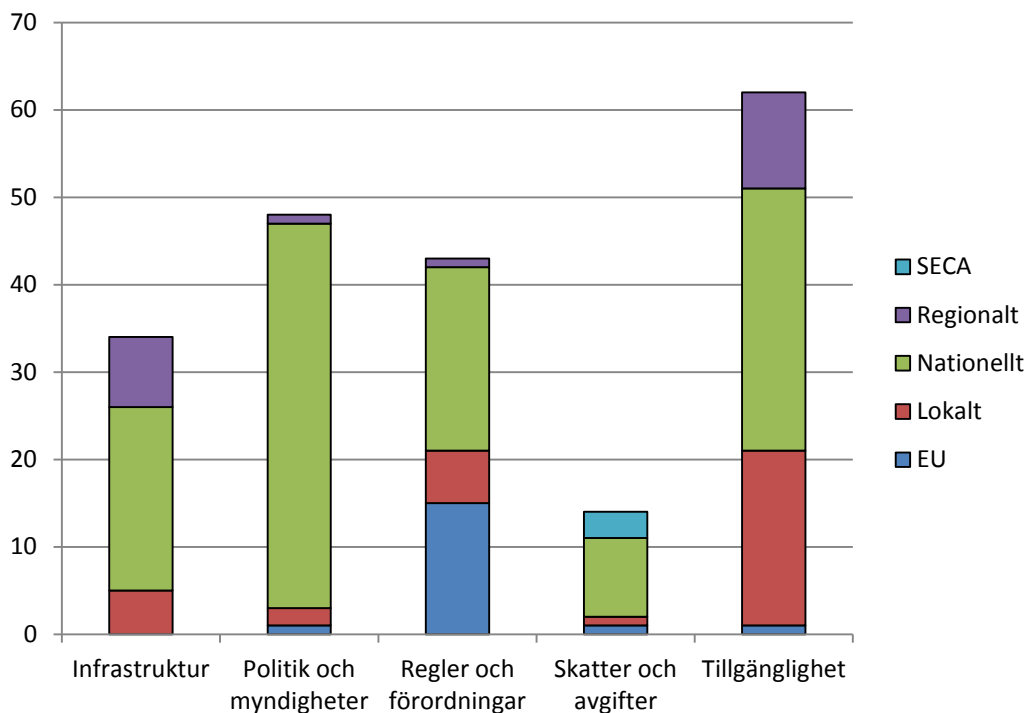


Figur 10: Aggregerade åtgärder kategoriserade enligt Fyrstegsprincipen. (Unika åtgärder.)

Merparten av de brister och åtgärder som belystes av intervjuobjekten är alltså på en övergripande nivå och berör ämnen såsom godstransportpolitiska mål, regler och avgiftsstrukturer samt önskemål om ökad tydlighet från myndigheter, vilket bekräftas av den stora andelen åtgärder tillhörandes Steg 1. Merparten av de åtgärder som tagits upp under Steg 2 rör järnvägen och hur denna nyttjas, med fokus på trafikledning och tåglägestilldelning. Till Steg 3 hör framförallt upprustning/underhåll av infrastruktur och till Steg 4 specifika och utpekade infrastrukturprojekt såsom nysträckning och utbyggnad till dubbelspår.

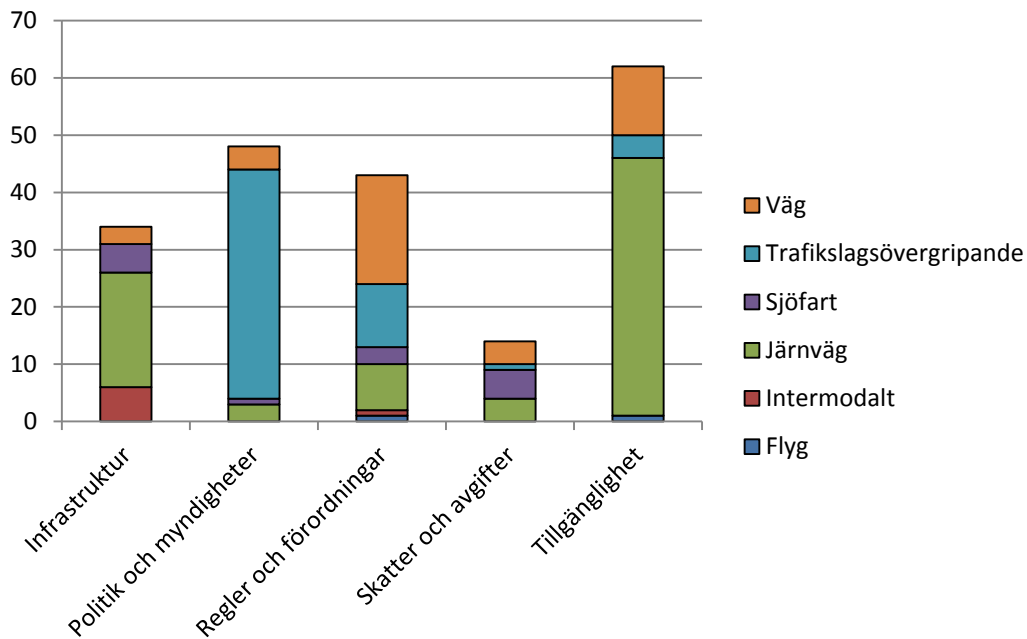
I figuren nedan, som visar angivna brister fördelat per Nyckelord 1 och påverkansområde (se Bilaga 1), ser vi att de flesta påtalade bristerna är nationella. Detta återspeglar den relativt stora frustration som av många intressenter uttryckts avseende framförallt det eftersatta järnvägsunderhållet samt den upplevda otydligheten från politikerns och myndigheters sida avseende godstransporter och avsaknaden av strategier för dessa. I figuren nedan visas (till skillnad från tidigare figurer) bristerna ej aggregerat, vilket gör att de även illustrerar hur många intressenter som påpekat brister av en viss karaktär.

³⁷ Att kategorisera åtgärderna enligt Fyrstegsprincipen har i vissa hänseenden varit svårt och för vissa åtgärder är den egentligen inte tillämpbar, vilket i sig är ganska talande avseende vilka brister och åtgärder intervjuobjekten valt att lägga fram. Åtgärderna är som sagt ofta av övergripande/generell karaktär, vilket Fyrstegsprincipen inte är direkt avsedd för att hantera.



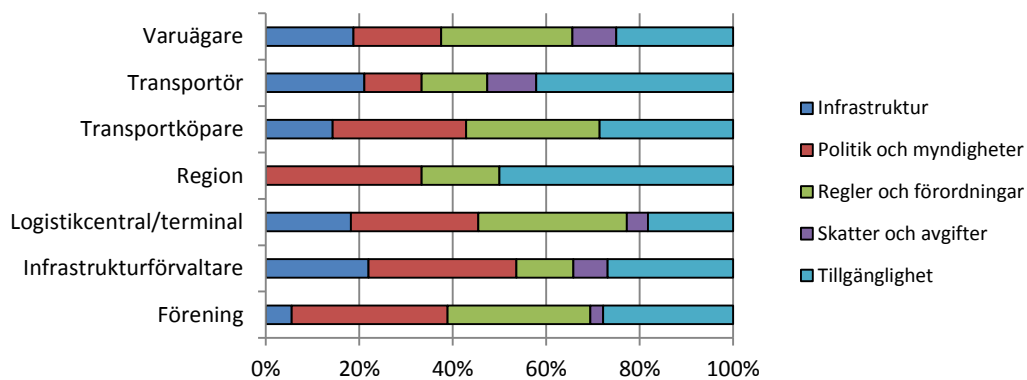
Figur 11: Fördelning av angivna brister per Nyckelord 1 och påverkansområde.

Figur 11 ger en bild av vilka ämnen som diskuterades under intervjuerna och var intervjuobjekten tycker att det finns störst potential för förbättringar. Avseende infrastruktur handlar detta framförallt om utpekade järnvägssträckor med upprustningsbehov på grund av undermålig framkomlighet och kapacitet. Gällande politik och myndigheter uttrycks stor frustration avseende avsaknad av strategier, mål och visioner samt en upplevd avsaknad av tydlighet från politiker och myndigheter. När det gäller regler och förordningar har många diskussioner kretsat kring HCT, cabotage samt dålig kontroll och efterlevnad av regelverk vilket kan få konkurrenshämmande effekter. Gällande skatter och avgifter har banavgifter, svaveldirektivet och kilometerskatt diskuteras specifik, men även övergripande avgiftsstruktur. Avseende tillgänglighet har många intressenter påtalat stora kapacitetsproblem, på väg och framförallt järnväg, vilket får stora konsekvenser för godstransporterna. Vidare har många åsikter handlat om vad som upplevs som eftersatta trafikledningsfunktioner avseende godstransporter på järnväg samt för långa ledtider och dålig flexibilitet avseende processen för tåglägestilldelning.



Figur 12: Fördelning av angivna brister per Nyckelord 1 och trafikslag.

Gällande vad olika aktörstyper valt att ta upp för brister framgår detta av figuren nedan. Här tydliggörs att transportörer (tågoperatörer och speditörer) har påpekat många brister, framförallt avseende tillgänglighet och då främst kapacitetsbrister och trafikledning relaterat järnvägstransporter. Föreningar har påtalat brister rörande politik och myndigheter samt regler och förordningar medan infrastrukturförvaltare (fastighetsägare och hamnar, etc.) fokuserat mycket på tillgänglighet samt politik och myndigheter.



Figur 13: Andel angivna brister per Nyckelord 1 för respektive aktörstyp.

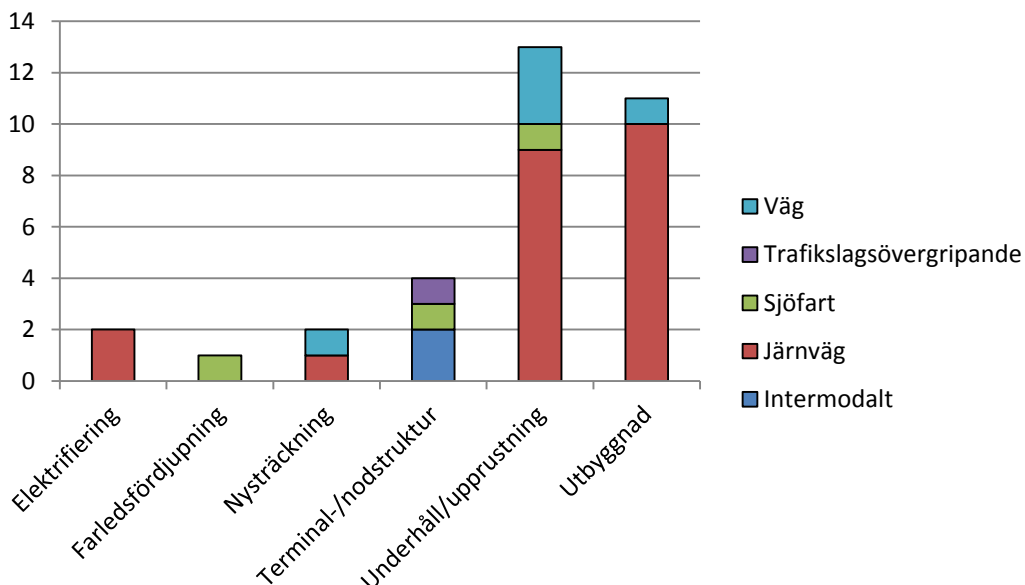
8 Effektbedömning

De åtgärder som påtalats av intressenterna är av skiftande karaktär och i flera fall generella och ospecifika, vilket framkallat behovet av en kvalitativ bedömning. En effektbedömning av de föreslagna åtgärderna har inledningsvis gjorts på en aggregerad nivå utifrån Nyckelord 2 (Kapitel 8.1). Därefter har unika objekt (i form av infrastrukturinvesteringar) brutits ut och studerats separat (Kapitel 8.2). För dessa finns i vissa fall samhällsekonomiska konsekvensbedömningar gjorda i tidigare utredningar (i vilket fall det hänvisas till dessa) och i övrigt är rekommendationen att sådana görs. I Kapitel 8.3 redovisas en utökad effektbedömning av åtgärder som, baserat på ett antal kriterier, bedömts som särskilt viktiga och som bör prioriteras.

8.1 Effektbedömning på aggregerad nivå

Infrastruktur

Under intervjuerna identifierades totalt 33 infrastrukturella åtgärder. Merparten av dessa berör utbyggnad och underhåll/upprustning, och då framförallt relaterat infrastrukturen för järnväg. Relativt många av de föreslagna åtgärderna berör terminal- och nodstruktur avseende väg- och kombiterminaler samt hamnar. Enbart två föreslagna åtgärder berör nysträckning – en avseende järnväg (Sydostlänken) och en avseende väg (Förbifart Stockholm). I övrigt påtalades behov av elektrifiering och farledsfördjupning.



Figur 14: Fördelning av angivna åtgärder avseende infrastruktur per Nyckelord 2 och trafikslag

Tabell 2: Effektbedömning – Infrastruktur

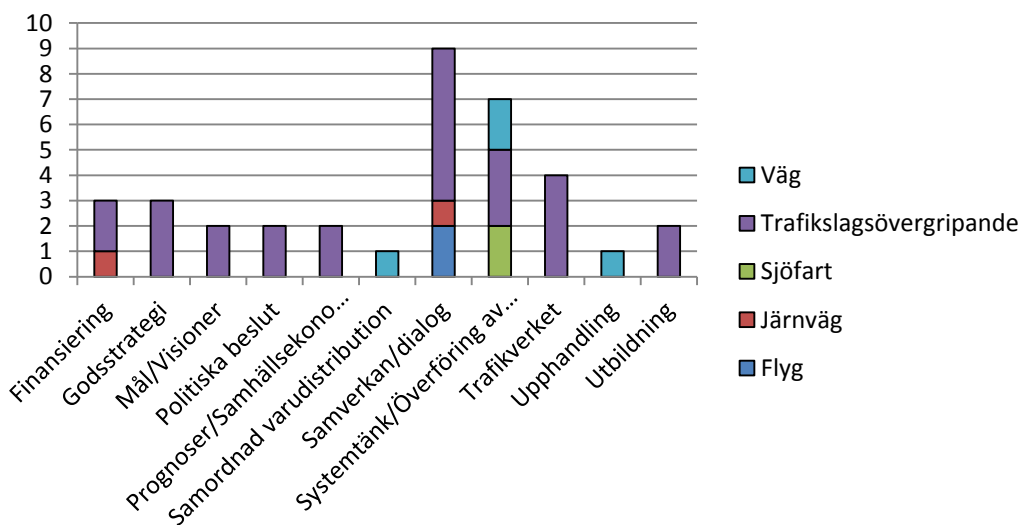
Nyckelord 2	Åtgärd	Id	Påverkansområde	Trafikslag	Effektbedömning
Elektrifiering	Elektrifiera järnvägsanslutningar till hamnar.	[Å1]	Nationellt	Järnväg	Nationell effekt då diesellok kan ersättas och/eller lokbyte undvikas vilket ger både miljö- och effektivitetsvinster. Hög potential i de fall systemeffekter skapas.
	Elektrifiera sträckan Skärblacka-Kimstad.	[Å2]	Nationellt	Järnväg	
Farledsfördjupning	Farledsfördjupning i Göteborgs Hamn.	[Å3]	Regionalt	Sjöfart	Möjliggör anlöp med större fartyg vilket ger en ökad effektivitet per fartyg samt möjliggör anlöp med framtida fartygsdimensioner. Enligt tidigare kan de största containerfartygen redan idag tas emot i Göteborgs Hamn. Dock tillåter inte farledsdjupet att dessa är fullastade.
Nysträckning	Förbifart Stockholm.	[Å4]	Lokalt	Väg	Enskilda samhällsekonomiska analyser måste göras för respektive objekt. Effekterna beror gods- och trafikvolymen på väg- eller järnvägsstråken.
	Nysträckning Älmhult-Olofström-Karlshamn (Sydostlänken).	[Å5]	Regionalt	Järnväg	
Terminal-/nodstruktur	Identifiera (besluta) de viktigaste noderna i Sverige och arbeta för att utveckla dem (avseende järnväg-, väg- och sjötransporter).	[Å6]	Nationellt	Trafikslagsövergripande	Frågan kräver underlag och instrument för att bedöma behov samt prioritering av noder i transportsystemet. Modeller för bedömning håller på att tas fram. Dessa är tillämpliga för såväl nyetablering som eventuell avveckling.
	Minska antalet hamnar	[Å7]	Nationellt	Sjöfart	
	Minska antalet kombiterminaler.	[Å8]	Nationellt	Intermodal	
	Etablering av ytterligare kombiterminal(er) i norra Sverige.	[Å9]	Nationellt	Intermodal	
Underhåll/upprustning	Upprustning av rangerbangårdar.	[Å10]	Nationellt	Järnväg	Åtgärderna ger större möjligheter för en robust infrastruktur för såväl järnväg som väg vilket är viktigt för godstransporter och näringslivets konkurrenskraft. Åtgärderna som framkommit via intervjuerna måste bedömas enskilt och generellt gäller att åtgärder med nationell påverkan har större potential till hög effekt/samhällsnytta. Lokala åtgärder kan ha stor effekt för enskilda aktörer men bidrar mindre tydligt till systemeffekter.
	Mer ekonomiska resurser borde läggas på upprustning av E20.	[Å11]	Nationellt	Väg	
	Upprustning av vägar kring Östersund. Framförallt E14 och E45. ³⁸	[Å12]	Lokalt	Väg	
	Åtgärda väginfrastrukturen kring Eskilstuna Logistikpark.	[Å13]	Regionalt	Väg	
	Underhåll och reinvesteringar på järnvägsinfrastrukturen.	[Å14]	Regionalt	Järnväg	
	Satsa på att ha kvar järnväg som nätverk för gods. Investera i bansträckor där det vanligtvis inte går så mycket tåg. Attrahera fler mindre kunder.	[Å15]	Nationellt	Järnväg	
	Underhåll och reinvesteringar på järnvägsinfrastrukturen. Avseende skogstransporter är detta framförallt viktigt på tvärbanorna i Norrland.	[Å16]	Nationellt	Järnväg	
	Upprustning av Norge/Vänerbanan och Bergslagsbanan väster om Väneren för ökad bärighet och kapacitet.	[Å17]	Nationellt	Järnväg	
	Upprustning av Godsstråket genom Bergslagen.	[Å18]	Nationellt	Järnväg	
	Upprustning av stambanan i övre Norrland (framförallt sträckan Boden-Bastuträsk).	[Å19]	Nationellt	Järnväg	
	Upprustning av Adalsbanan ut från Dynäs.	[Å20]	Nationellt	Järnväg	
Upprustning av järnvägsspåret genom Kvicksund.	[Å21]	Lokalt	Järnväg		

³⁸ Intervjuobjektet påtalar att det i området är för mycket trafik i relation till vad de aktuella vägsträckningarna är dimensionerade för.

	Skapa förutsättningar för inlandssjöfart. – Upprustning av slussarna i Trollhätte kanal.	[Å22]	Regionalt	Sjöfart	
Utbyggnad	Förläng spåren på rangerbangårdar till 740 meter	[Å23]	Nationellt	Järnväg	Åtgärderna syftar till att skapa en högre kapacitet på järnvägs- och vägnätet genom att möjliggöra mer trafik per tidsenhet och/eller hantera längre ekipage per hanteringsstillfälle. Generellt hög potential både för effektivitet och miljö. Åtgärderna på järnväg avseende fyrspar bör dock bedömas utifrån tillkomst av en höghastighetsjärnväg.
	Förläng spåren på RoRo-terminalen i Göteborg så att heltåg (24 vagnar) kan hanteras.	[Å24]	Nationellt	Järnväg	
	Bygg bort större flaskhalsar i storstäderna direkt, vänta inte.	[Å25]	Nationellt	Väg	
	Bygg ut till dubbelspår och anlägg nya mötesspår där det krävs/efterfrågas.	[Å26]	Regionalt	Järnväg	
	Utbyggnad till fyrsparssystem på Västra Stambanan.	[Å27]	Regionalt	Järnväg	
	Utbyggnad till fyrsparssystem på Södra stambanan, Malmö-Hässleholm/Lund.	[Å28]	Nationellt	Järnväg	
	Dubbelspår söderut från Sundsvall.	[Å29]	Regionalt	Järnväg	
	Utbyggnad till dubbelspår på Hamnbanan i Göteborg.	[Å30]	Nationellt	Järnväg	
	Utbyggnad till dubbelspår på hela sträckan mellan Mjölby och Hallsberg.	[Å31]	Nationellt	Järnväg	
	Upprustning/utbyggnad till dubbelspår på hela sträckan Eskilstuna-Rekarne.	[Å32]	Nationellt	Järnväg	
	Utveckla järnvägsinfrastrukturen vid Nässjö kombiterminal för att kunna köra och hantera fullängdståg på ett effektivt sätt. Exempelvis anpassa sido-/förbigångsspår för 750 meter långa tåg, se till att anslutningar fungerar effektivt, etc.	[Å33]	Regionalt	Järnväg	

Politik och myndigheter

Totalt 36 av de påtalade åtgärderna har kategoriserats som "Politik och myndigheter". Flertalet av dessa berör en önskan om ökad dialog och samverkan mellan myndigheter, kommuner och näringsliv. Vidare handlar många om systemtänk och önskan om eller försök att överföra godsvolymer till ett bättre miljöanpassat trafikslag. Hur åtgärderna fördelas (avseende Nyckelord 2 och trafikslag) illustreras i figuren nedan.



Figur 15: Fördelning av åtgärder avseende politik och myndigheter per Nyckelord 2 och trafikslag

Tabell 3: Effektbedömning – Politik och myndigheter

Nyckelord 2	Åtgärd	Id	Påverkansområde	Trafikslag	Effektbedömning
Finansiering	Ta fram en lösning där kapacitet på de stora stråken kan abonneras mot att man är med och betalar.	[Å34]	Nationellt	Järnväg	Åtgärderna har en påverkan och effekt på systemnivå och avser att genom nya finansieringsmöjligheter tidigarelägga investeringar av infrastruktur samt betalningsmodell för prioriterat nyttjande av infrastruktur. Effektbedömning av dessa åtgärder är beroende av vilka investeringsobjekt som prioriteras samt hur betalningsmodellen utformas avseende nyttjande.
	Ökad flexibilitet och/eller en pott dedikerad för infrastrukturinvesteringar på kort sikt.	[Å35]	Nationellt	Trafikslagsövergripande	
	Ökade anslag för infrastrukturinvesteringar behövs nu. Låt det inte vänta 10 år.	[Å36]	Nationellt	Trafikslagsövergripande	
Godsstrategi	Regionstrategier för gods bör tas fram.	[Å37]	Regionalt	Trafikslagsövergripande	Skapar en tydlighet och transparens avseende politisk vilja och prioritering. Potentiellt hög effekt i förhållande till insatta medel då möjligheterna att skapa konsensus kring prioriteringar skapas.
	Tydligare riktlinjer från politiker avseende vilka lägen som ska satsas på.	[Å38]	Nationellt	Trafikslagsövergripande	
	Ta fram en tydlig nationell strategi för de stora godsstråken.	[Å39]	Nationellt	Trafikslagsövergripande	
Utbildning	Ta fram hårdare krav på utbildning av transportörer (för att skapa säkerhet)	[Å40]	Nationellt	Trafikslagsövergripande	Ökad kunskap bidrar till bättre förutsättningar för att godstransporterna beaktas i planeringen samt utförs på ett effektivt och säkert sätt
	Utbildning av kommunalanställda för att höja kunskapsnivån avseende godstransporter.	[Å41]	Lokalt	Trafikslagsövergripande	
Mål/Visioner	Ta fram visioner för godstransporter och fokusera inte för mycket på bedömd samhällsekonomisk nytta	[Å42]	Nationellt	Trafikslagsövergripande	Skapar en tydlighet och transparens avseende politisk vilja och ambition.
	Ta fram tydliga, långsiktiga mål och visioner för godstransporter	[Å43]	Nationellt	Trafikslagsövergripande	
Politiska beslut	Ge prioritet åt logistiklägen som pekats ut så att handläggningstider för dessa kan förkortas	[Å44]	Nationellt	Trafikslagsövergripande	Skapar en tydlighet och planerbarhet för marknadens aktörer. Mindre utredningar friställer medel för investeringar i infrastruktur.
	Mindre utredningar och snabbare politiska beslut	[Å45]	Nationellt	Trafikslagsövergripande	
Prognoser/Samhälls ekonomiska kalkyler	Rättvisande samhällsekonomiska kalkyler med avseende på godstransporter.	[Å46]	Nationellt	Trafikslagsövergripande	Skapar möjligheter att prioritera infrastrukturinsatser med ett mot verkligheten mer överensstämmande underlag. Kan ge stora effekter för godstransporter och näringslivets konkurrenskraft
	Revidera processen för att ta fram prognoser för godstransporter. Mer fokus bör läggas på potential och behov, snarare än att utgå från tillgänglig kapacitet.	[Å47]	Nationellt	Trafikslagsövergripande	
Samordnad varudistribution	Samordnad varudistribution av kommunalt gods	[Å48]	Lokalt	Väg	Kan skapa positiva effekter avseende miljö och trängsel lokalt
Samverkan/dialog	Ökad dialog mellan näringsliv och Trafikverket och, exempelvis genom samarbetsforum.	[Å49]	Nationellt	Trafikslagsövergripande	Skapar ökad ömsesidig förståelse och möjliggör ökad samsyn. Potential att skapa förutsättningar för breda, genomarbetade och väl förankrade inspel till strategi- och planarbete.
	Ökad dialog mellan näringsliv och kommun, exempelvis genom samarbetsforum.	[Å50]	Nationellt	Trafikslagsövergripande	

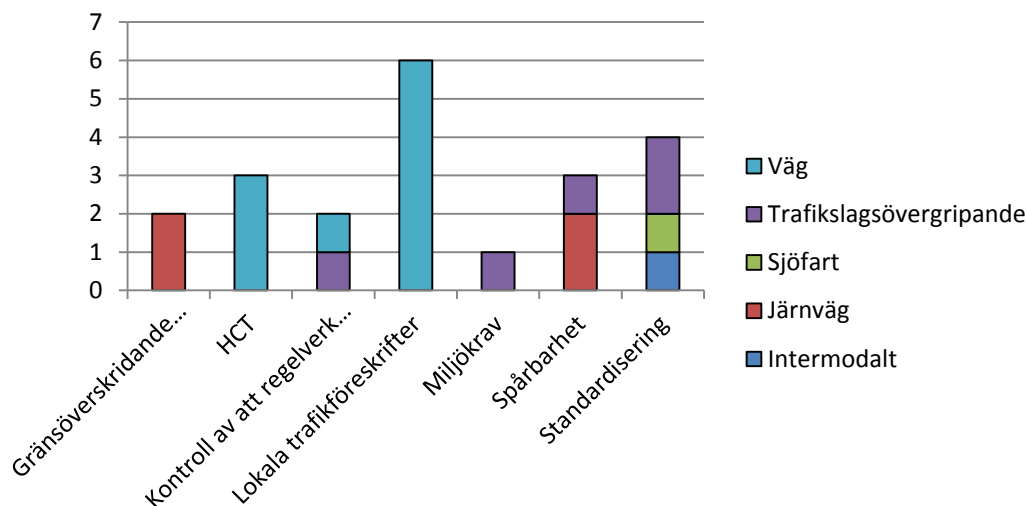
	Ökad dialog och samverkan mellan myndigheter avseende godstransporter.	[Å51]	Nationellt	Trafikslagsövergripande	
	Förbättrad dialog och samverkan inom specifika branscher.	[Å52]	Nationellt	Trafikslagsövergripande	
	Ökat samarbete mellan olika trafikslag. Anpassning av turlistor.	[Å53]	Nationellt	Trafikslagsövergripande	
	Etablerande av "godsnätverk", ett forum för dialog mellan kommun, transportörer, varuägare och Trafikverket.	[Å54]	Lokalt	Trafikslagsövergripande	
	Samarbete måste stärkas på konkret basis utifrån ScanMed-korridoren.	[Å55]	EU	Trafikslagsövergripande	
	Samordning med EU-kommissionen, Transportstyrelsen och Swedavia för att lyfta DHLs frågor ³⁹	[Å56]	Nationellt	Flyg	
	Samarbete mellan Tullen och fraktföretagen. (Avseende flygtransporter.)	[Å57]	Nationellt	Flyg	
Systemtänk/Överföring av godsvolymer mellan trafikslag	Få till ett systemtänk och konkurrera inte mellan trafikslagen.	[Å58]	Nationellt	Trafikslagsövergripande	Generella åtgärder av karaktären viljeyttringar som syftar till ett bredare och trafikslagsövergripande förhållningssätt avseende planering för att åstadkomma ett effektivt nyttjande av transportsystemet. Åtgärderna är av en för generell karaktär för att kunna bedömas avseende effekt.
	Fokusera på överflytt av godsvolymer till mer miljövänligt transportslag, snarare än miljötåtgärder inom respektive transportslag.	[Å59]	Nationellt	Trafikslagsövergripande	
	Arbeta för att överföra godsvolymer till järnväg för att avhjälpa trängselsituationerna (avseende vägtrafik) i framförallt Stockholm och Malmö.	[Å60]	Nationellt	Trafikslagsövergripande	
	Satsa på överföring av godsvolymer till sjöfarten snarare än att bygga mer infrastruktur för väg- och järnvägstransporter. Det finns en stor outnyttjad potential i inlands- och kustsjöfarten.	[Å61]	Lokalt	Sjöfart	
	Låt inte fokus på skifte från väg- till järnvägstransporter hindra miljöförbättrande åtgärder för vägtransporter.	[Å62]	Nationellt	Väg	
	Fokusera mer på varuslag än transportslag. Syna varje bransch för sig avseende service, kvalitet och effektivitet.	[Å63]	Nationellt	Trafikslagsövergripande	
	Kustsjöfart bör tas i åtanke när infrastrukturen diskuteras	[Å64]			
Trafikverket	Tydligare ansvarsfördelning inom Trafikverket för att korta handläggningstider.	[Å65]	Nationellt	Trafikslagsövergripande	Åtgärderna kan skapa en tydligare ansvarsfördelning och ett effektivare myndighetsutövande till gagn för övriga aktörer och infrastrukturnyttjandet inom transportsystemet.
	Ökad tydlighet från Trafikverket. Det är viktigt att de som företräder Trafikverket inom olika projekt är väl förankrade uppåt i organisationen.	[Å66]	Nationellt	Trafikslagsövergripande	
	Tydliggör myndigheternas roller i godstransportfrågor.	[Å67]	Nationellt	Trafikslagsövergripande	
	Tydliggör kontaktvägar på Trafikverket avseende specifika frågor	[Å68]	Nationellt	Trafikslagsövergripande	

³⁹ Åtgärden avser DHLs flygfrakt via Arlanda. Enligt tidigare upplever intervjuobjektet att deras frågor ibland blir nedprioriterade.

Upphandling	Mer omfattande konsekvensanalys avseende ställda krav i upphandlingar (för att undvika suboptimering)	[Å69]	Lokalt	Väg	Potentiellt god effekt avseende miljö genom ständiga förbättringar
-------------	---	-------	--------	-----	--

Regler och förordningar

Total 21 av de föreslagna åtgärderna berör regler och förordningar. Här avhandlas framförallt vägrelaterade åtgärder med fokus på lokala trafikföreskrifter, HCT och kontrollfunktioner för att gällande regelverk följs.



Figur 16: Fördelning av angivna åtgärder avseende regler och förordningar per Nyckelord 2 och trafikslag

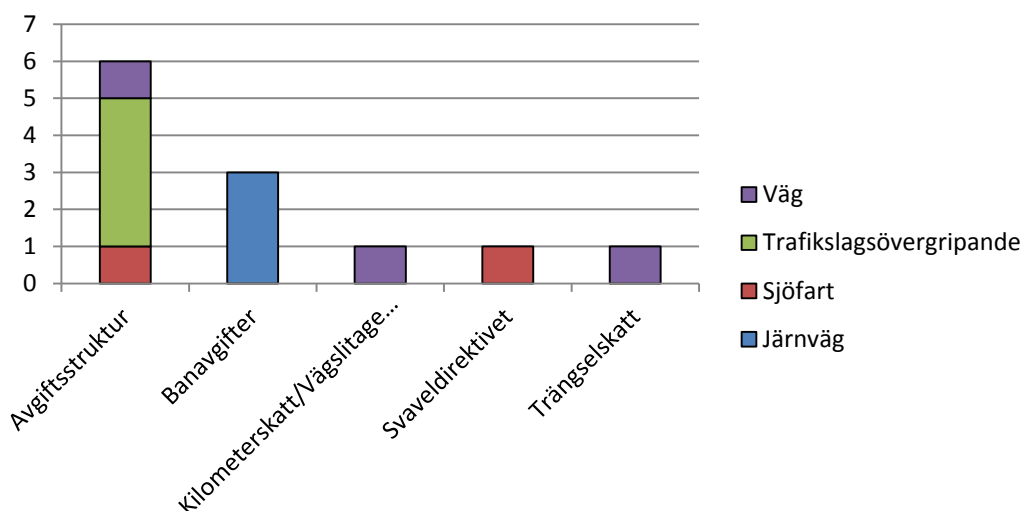
Tabell 4: Effektbedömning – Regler och förordningar

Nyckelord 2	Åtgärd	Id	Påverkans-område	Trafikslag	Effektbedömning
Gränsöverskridande transporter	EU-satsning för samarbete mellan länder för att minska gränsproblemen på järnväg.	[Å70]	EU	Järnväg	Skapar och bidrar till effekt framförallt kopplat till gränsöverskridande transporter via Öresundsbron och vidare mot/från kontinenten samt norgetrafiken. Kan bidra till minskade ledtider för järnvägstransporter framförallt efter tillkomsten av Fehmarnbältförbindelsen och därmed stärka konkurrenskraften för järnvägstransporter (inkl. intermodala)
	Harmonisering av transportsystemen över landsgränserna.	[Å71]	EU	Järnväg	
HCT	Hjälp de mindre företagen (relaterat att HCT främst gynnar större företag)	[Å72]	Nationellt	Väg	Tyngre och längre fordonsekipage kan bidra till en ökad effektivitet och minskad miljöbelastning under förutsättning att HCT på väg inte bidrar till överföring av gods från järnväg till väg.
	Tillåt bara HCT-transporter för timmertransporter.	[Å73]	Nationellt	Väg	
	Förverkliga HCT.	[Å74]	Nationellt	Väg	

Kontroll av att regelverk följs	Bättre kontrollfunktion som säkerställer att EU-reglerna efterföljs. Ta fram metoder för att mäta hur regelverk efterföljs.	[Å75]	EU	Trafikslagsövergripande	Bidrar till ökad regelefterlevnad och konkurrensneutralitet.
	Bättre kontrollfunktion och konkreta verktyg som säkerställer att cabotage-regler etc. efterföljs.	[Å76]	Nationellt	Väg	
Lokala trafikföreskrifter	Fler säkra uppställningsplatser för lastbilar.	[Å77]	Lokalt	Väg	Endast lokala effekter kopplat framförallt till minskad trängsel och ökad framkomlighet.
	Mer utförliga konsekvensanalyser vid införande av lokala trafikföreskrifter.	[Å78]	Lokalt	Väg	
	Bättre skyltning och/eller kontroll avseende lastzoner.	[Å79]	Lokalt	Väg	
	Zon med längdrestriktion om 12 meter för distributionsfordon i innerstaden	[Å80]	Lokalt	Väg	
	Zon med lastning/lossning förbjuden mellan vissa klockslag i innerstaden	[Å81]	Lokalt	Väg	
	Tillåt lastbilar att köra i kollektivtrafikfält där det erfordras	[Å82]	Nationellt	Väg	
Miljökrav	Mer konkreta kravställningar från EU vad gäller miljö. Hårdare reduktionskrav samt krav på standardisering av bränslesorter.	[Å83]	EU	Trafikslagsövergripande	Positiva miljöeffekter
Spårbarhet	Ta fram rutiner/lagar för registrering av godstransporter	[Å84]	Nationellt	Trafikslagsövergripande	Bidrar till ökad spårbarhet och kontroll vilket bidrar till en ökad planerbarhet, förutsägbarhet och effektivitet i transportkedjorna. Kan potentiellt bidra till ökade förutsättningar för intermodala transportkedjor
	Fortsätt arbetet med RFID-märkning av järnvägsvagnar.	[Å85]	EU	Järnväg	
	Utveckla track and trace-funktion för järnvägstransporter.	[Å86]	EU	Järnväg	
Standardisering	Förenklingar av regelverk skulle ge bra effekt på standarderna i Europa.	[Å87]	EU	Trafikslagsövergripande	Skapar förutsägbarhet via tydliga och gemensamma krav på funktionalitet i transportsystemet. Ökar effektiviteten genom större tillgängligt utbud och en ökad tydlighet avseende funktioner. Ökar även möjligheten till konkurrens på lika villkor för transportutförare samt för transportköparna att bedöma och besluta om tillgängliga alternativ
	Harmonisering av regelverket på EU-nivå (avseende vilka dokument som krävs för att angöra en europeisk hamn).	[Å88]	EU	Sjöfart	
	Ta fram standardiserade krav avseende funktion på kombiterminaler.	[Å89]	Nationellt	Intermodalt	
	Ta beslut för att styra utvecklingen av IT-system för godstransporter.	[Å90]	Nationellt	Trafikslagsövergripande	

Skatter och avgifter

12 av de föreslagna åtgärderna handlar om skatter och avgifter för de olika trafikslagen. Här berörs exempelvis banavgifter, men framförallt efterfrågas åtgärder på en övergripande nivå gällande hur avgifter kan användas för alternativt orsaka överföring av godsvolymer från ett trafikslag till ett annat.



Figur 17: Fördelning av angivna åtgärder avseende skatter och avgifter per Nyckelord 2 och trafikslag

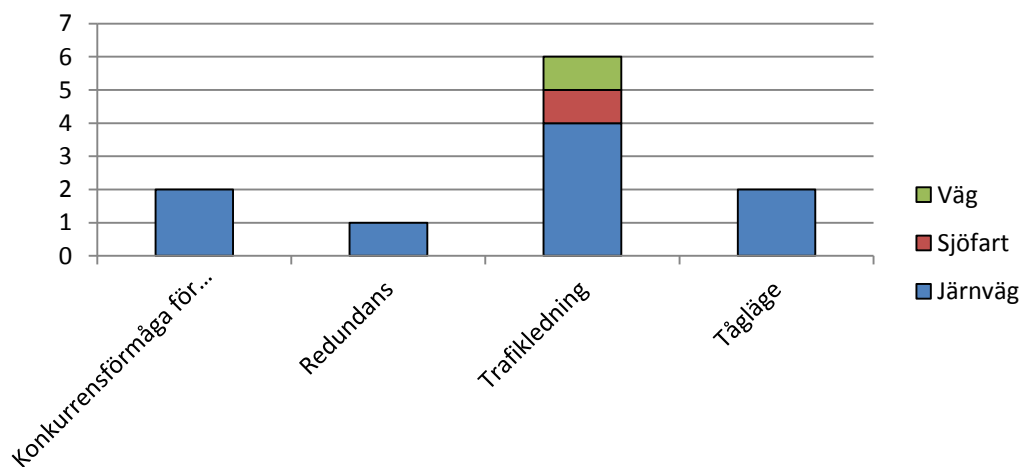
Tabell 5: Effektbedömning – Skatter och avgifter

Nyckelord 2	Åtgärd	Id	Påverkansområde	Trafikslag	Effektbedömning
Avgiftsstruktur	Politiker måste styra miljömål så att dessa kan uppnås. T.ex. styra skatter och avgifter så att varje transportslag betalar för sitt slitage. T.ex. vägslitageavgifter/avgift för DoU av järnväg för att öka överflyttning till sjötransporter.	[Å91]	Nationellt	Trafikslagsövergripande	Skapar förutsättningar och incitament för ett effektivt nyttjande av infrastrukturen baserat på val av transportsätt. Bidrar till minskad miljöbelastning samt skapar en effektiv konkurrens mellan trafikslagen genom internalisering av externa kostnader
	Ändamålsenliga avgifter (för respektive trafikslag). Vilken kostnadstäckning måste man ha och var ska det tas från? Om man skapar en tydlighet finns nog en ökad acceptans.	[Å92]	Nationellt	Trafikslagsövergripande	
	Skattesubventioner för mer miljövänliga alternativ, exempelvis relaterat drivmedel.	[Å93]	Nationellt	Trafikslagsövergripande	
	Ta fram någon form av paket. Exempelvis tillåt längre och tyngre fordon som kompensation mot ökade avgifter/kilometerskatt.	[Å94]	Nationellt	Väg	
	Inför enhetlig avgiftsstruktur i hela Europa.	[Å95]	EU	Sjöfart	
	Översyn avseende avgiftsstruktur för aktuella trafikslag. Framförallt i förhållandet väg och järnväg.	[Å96]	Nationellt	Trafikslagsövergripande	

Banavgifter	Avskaffning (alternativt kraftig sänkning) av banavgifterna.	[Å97]	Nationellt	Järnväg	Effekterna av dessa åtgärder är marginella då banavgifterna endast utgör en mindre del av den totala kostnaden för en transport. Intäkterna täcker i dagsläget endast en del av den totala underhålls- och investeringsbudgeten
	Ökad transparens avseende banavgifter och vad dessa ska användas till.	[Å98]	Nationellt	Järnväg	
	Banavgifter borde gå till infrastrukturinvesteringar på järnväg.	[Å99]	Nationellt	Järnväg	
Kilometerskatt/vägsliitageavgift	Inför kilometerskatt/vägsliitageavgift.	[Å100]	Nationellt	Väg	Ökad internalisering av kostnaderna för vägtransporter vilket potentiellt kan bidra till en överflyttning av gods från väg till sjö och järnväg
Svaveldirektivet	Det hade varit bättre om samma avgiftsnivåer gällde i hela EU. I nuläget är det högre avgiftsnivåer i Östersjöregionen.	[Å101]	SECA	Sjöfart	Positiv inverkan på miljö under förutsättning att SECAs geografiska område utökas alternativt en harmonisering sker utifrån avgiftsnivåerna i Östersjön. Bidrar även till en ökad konkurrensneutralitet
Trängselskatt	Utöka trängselskattesystemen till att även inkludera utrikesåkare.	[Å102]	Nationellt	Väg	Bidrar till konkurrensneutralitet och därmed en ökad konkurrensförmåga för svenska aktörer på transportmarknaden

Tillgänglighet

Av de totalt 11 åtgärder som kategoriserats under nyckelordet "Tillgänglighet" berör merparten trafikledning och då främst avseende järnvägstransporter. Åtgärder avseende processen för ansökan och tilldelning av tåglägen har också påtalats, vilka är närbesläktade med åtgärder avseende trafikledning. I övrigt har intressenterna påtalat åtgärder gällande redundans vid järnvägstransporter samt järnvägstransporternas konkurrensförmåga jämfört andra trafikslag.



Figur 18: Fördelning av angivna åtgärder avseende tillgänglighet per Nyckelord 2 och trafikslag

Tabell 6: Effektbedömning – Tillgänglighet

Nyckelord 2	Åtgärd	Id	Påverkansområde	Trafikslag	Effektbedömning
Konkurrensförmåga för järnvägstransporter	Förenkla processen för att köpa järnvägstransporter.	[Å103]	Nationellt	Järnväg	Ökar järnvägens konkurrenskraft och bidrar därmed till en ökad potential för överflyttning av gods från väg till järnväg. Skapar därmed förutsättningar för minskad miljöbelastning per godsenheter
	Skapa trygghet hos kunden för att få de som använder järnvägstransporter att stanna kvar. Skapa tåglägen, attrahera ytterligare kunder, bygg bort små flaskhalsar, etc. Mer handlingskraft hos Trafikverket efterfrågas.	[Å104]	Nationellt	Järnväg	
Redundans	Ta fram en strategi för omledning vid stopp/avbrott. Utpekade omledningsnät vid stopp/störningar.	[Å105]	Nationellt	Järnväg	Skapar redundans och bidrar till ökad tillförlitlighet via en större beredskap
Trafikledning	Trafikledningstjänst för sjöfart, motsvarande sådan som finns för flyg	[Å106]	Nationellt	Sjöfart	Avser att med bättre trafikledning få till ett bättre utnyttjande av infrastrukturen och ett högre kapacitetsutnyttjande. Har potential att bidra till en ökad framkomlighet för godstransporter
	ITS-lösningar för att styra bort godstrafik vid rusningstider (E6, Skåne)	[Å107]	Regionalt	Väg	
	Ta fram en oberoende datakälla om järnvägstrafikering som bättre speglar verkligheten	[Å108]	Nationellt	Järnväg	
	Utred behovet avseende trafikledning och fundera på/besluta hur situationen kan förbättras.	[Å109]	Nationellt	Järnväg	
	Bättre kapacitetstilldelning/trafikledning. Kortare ledtider avseende ansökan av tåglägen. Tilldelning en gång per månad snarare än en gång per år som idag.	[Å110]	Nationellt	Järnväg	
	Översyn av prioritering gällande godstågs- kontra persontågstrafik. Prioritera godstågstrafik högre.	[Å111]	Nationellt	Järnväg	
Tågläge	Släpp tåglägen direkt för banor med lågt kapacitetsutnyttjande. Man bör inte behöva vänta.	[Å112]	Nationellt	Järnväg	Ökad effektivitet och kapacitetsutnyttjande vilket främjar en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg. Åtgärderna skapar en ökad flexibilitet för att tillgodose näringslivets (över tid) varierande transportbehov
	Flexibiliteten måste utvecklas - Möjlighet att ansöka om och tilldelas tåglägen oftare.	[Å113]	Nationellt	Järnväg	

8.2 Unika objekt

I tabellen nedan redovisas de föreslagna åtgärder som är objektspecifika. I de fall samhällsekonomiska konsekvensbedömningar är genomförda hänvisas till dessa och i övriga fall rekommenderas att sådana görs för att få ett tillräckligt beslutsunderlag. Att genomföra samhällsekonomisk konsekvensbedömningar för specifika objekt är inte inkluderat inom ramen för denna studie.

Tabell 7: Unika objekt

Åtgärd	Id	Kommentar
Elektrifiera sträckan Skärblacka-Kimstad.	[Å2]	Sträckan har av Miljöpartiet identifierats som en av tio högratifierade sträckor som bör elektrifieras. ⁴⁰ Vidare har Skogsindustrierna ⁴¹ påtalat att en elektrifiering av sträckan är av stor vikt för skogsindustrierna. Intervjuobjektet menar att det i nuläget går 12 avgångar per vecka på sträckan, och att detta genom elektrifiering skulle kunna halveras. Dock skulle åtgärden bara vara en eller ett fåtal aktörer/kunder till gagn. Detta är förutsättningar som, om en elektrifiering blir aktuell, bör tas med i en fortsatt utredning inkluderande en samhällsekonomisk konsekvensbedömning.
Farledsfördjupning i Göteborgs Hamn.	[Å3]	En samhällsekonomisk konsekvensbedömning av farledsfördjupning i Göteborgs Hamn genomförs under våren 2016. ⁴²
Förbifart Stockholm.	[Å4]	I den samhällsekonomiska konsekvensbedömning som genomfördes av Trafikverket 2013 ⁴³ konstaterades att Förbifart Stockholm ger negativa miljöeffekter men att åtgärden sammantaget är samhällsekonomiskt lönsam. Avseende effekterna för godstransporter bedöms dessa vara positiva som en följd av minskad restidsosäkerhet.
Nysträckning Älmhult-Olofström-Karlshamn (Sydostlänken).	[Å5]	Kommuner och näringsliv i anslutning till den aktuella järnvägssträckningen har gett uttryck för att Sydostlänken behövs och att den bör byggas i närtid. Frågan har utretts av Trafikverket (2013) ⁴⁴ och av WSP Analys och Strategi (2014) ⁴⁵ . Trafikverket kommer i sin utredning fram till att Sydostlänken skulle ge positiva effekter för näringslivet och då framförallt för Volvo och IKEA. Avseende persontrafik konstateras att det med Sydostlänken finns potential för en utökad arbetsmarknadsregion, men att denna fråga måste utredas vidare. I WSPs studie, som har ett särskilt fokus på godstransporter och som är en komplettering av Trafikverkets studie (avseende godstransporterna), konstateras att en eventuell byggnation av Sydostlänken är ett stort projekt förenat med en rad osäkerheter. Projektet är förhållandevis starkt förknippat med Karlshamns Hamn och då framförallt avseende RoRo-linjer. Dessa kan förändras (d.v.s. antalet RoRo-linjer kan öka, minska eller helt försvinna), vilket gör projektet tämligen riskabelt. Sammantaget är WSPs rekommendation att Sydostlänken inte bör byggas.
Upprustning av E20.	[Å11]	Intervjuobjektet som tagit upp frågan menar att E20 är hårt belastad. Trafikverket genomförde 2012 ⁴⁶ en åtgärdsvalsstudie för E20 genom Västra Götaland, i vilken det konstaterades att åtgärder behövs för att förbättra säkerheten och tillgängligheten. I sin studie rekommenderar Trafikverket ett antal åtgärder, däribland mötesseparering (på återstående sträckor) och hastighetsutjämning åtgärder.
Upprustning av vägar kring Östersund. Framförallt E14 och E45.	[Å12]	Någon specifik studie (eller samhällsekonomisk konsekvensbedömning) för det aktuella objektet finns inte tillgänglig. Det bör dock påpekas att åtgärder av denna karaktär ger lokala/regionala effekter, men att dessa kan vara av stor vikt ur just det lokala/regionala perspektivet.
Upprustning av tvärbanorna i Norrland	[Å16]	Någon specifik studie och/eller samhällsekonomisk konsekvensbedömning finns inte tillgänglig. Frågan bör dock utredas vidare, då väl fungerande tvärbanor bl.a. möjliggör omedling vid störningar vilket är viktigt ur ett redundansperspektiv.
Upprustning av Norge/Vänerbanan och Bergslagsbanan väster om Väner	[Å17]	Åtgärden skulle möjliggöra avlastning av den hårt belastade Västra stambanan. Åtgärden har påtalats av flertalet intressenter, och tas bl.a. upp av Näringslivets transportråd i deras remissyttrande ⁴⁷ avseende Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025.

⁴⁰ Miljöpartiet (2007)

⁴¹ Skogsindustrierna (2013)

⁴² Studien genomförs av WSP Analys & Strategi på uppdrag av Trafikverket.

⁴³ Trafikverket (2013.2)

⁴⁴ Trafikverket (2013.1)

⁴⁵ WSP Analys & Strategi (2014)

⁴⁶ Trafikverket (2012.2)

⁴⁷ Näringslivets transportråd (2013)

Upprustning av Godsstråket genom Bergslagen.	[Å18]	Trafikverket har genomfört en förstudie ⁴⁸ med syfte att skapa möjlighet att köra fler tåg i Gävleborg, Dalarna, Västmanland och Örebro län. Mer specifikt var syftet att utreda vilka mindre åtgärder som kan genomföras inom ett kortare tidsperspektiv för att klara en ökning av trafiken med 30 procent på Godsstråket genom Bergslagen, sträckan Frövi-Storvik. Ett antal åtgärder rekommenderas, däribland nya och förlängda mötesstationer samt nysträckning med nytt partiellt dubbelspår söder om Avesta Krylbo. Det bör även påpekas att Trafikverket succesivt bygger dubbelspår på sträckan Degerön-Hallsberg, där det i nuläget är kapacitetsbrister.
Upprustning av stambanan i övre Norrland (framförallt sträckan Boden-Bastuträsk).	[Å19]	Spårbyte har genomförts på sträckan Älvsbyn-Boden. Spårbyte på resterande etapper beräknas påbörjas 2018 med färdigställande 2020/2021. ⁴⁹
Upprustning av Ådalsbanan ut från Dynäs.	[Å20]	Trafikverket genomför för närvarande en åtgärdsvalsstudie i stråket Ådalen, där behov och brister på aktuella järnvägsstråk studeras. ⁵⁰
Upprustning av järnvägsspåret genom Kvicksund.	[Å21]	I Trafikverkets åtgärdsvalsstudie för sträckan Eskilstuna-Västerås ⁵¹ har Kvicksundsbron (p.g.a. broöppningar) samt mötesstationen norr om tågstationen identifierats som flaskhalsar som orsakar försämrade restider. I åtgärdsvalsstudien har Trafikverket rekommenderat att antalet broöppningar för fritidsbåtar bör minskas samt att samverkan mellan näringslivet och hamnarna bör upprättas i ett försök att schemalägga båttrafik till tider utanför pendlingsstid. Trafikverket tar inte upp några bedömda effekter i sin rapport.
Skapa förutsättningar för inlandsjöfart. – Upprustning av slussarna i Trollhätte kanal.	[Å22]	En samhällsekonomisk effektbedömning genomförs under våren 2016 ⁵² . I denna kommer tre scenarios utredas/bedömas: (1) Åtgärder i befintlig slussled (om- eller nybyggnation), (2) Nybyggnation i ny sträckning samt (3) Slussarna avvecklas för handelsjöfart, men kvarstår för turistsjöfart.
Förläng spåren på RoRo-terminalen i Göteborg så att heltåg (24 vagnar) kan hanteras.	[Å24]	Någon specifik studie och/eller samhällsekonomisk konsekvensbedömning finns inte tillgänglig. Det kan dock kommenteras att en förlängning av spåren möjliggör effektivare operation, vilket i förlängningen kan leda till ökade godsvolymer och potentiellt överflyttning av godsvolymer från väg- till järnvägstransporter.
Utbyggnad till fyrsparssystem på Västra Stambanan.	[Å27]	Någon specifik studie och/eller samhällsekonomisk konsekvensbedömning finns inte tillgänglig. Det bör dock påtalas att åtgärden bör bedömas utifrån tillkomst av höghastighetsjärnväg och kan därmed förlora sin relevans.
Utbyggnad till fyrsparssystem på Södra stambanan, Malmö-Hässleholm/Lund.	[Å28]	Någon specifik studie och/eller samhällsekonomisk konsekvensbedömning finns inte tillgänglig. Det bör dock påtalas att åtgärden bör bedömas utifrån tillkomst av höghastighetsjärnväg och kan därmed förlora sin relevans.
Utbyggnad till dubbelspår på Ostkustbanan söderut från Sundsvall	[Å29]	Dubbelspår på sträckan Gävle-Sundsvall utreds. Sträckan är identifierad som en viktig länk i järnvägssystemet, och för närvarande arbetar berörda kommuner med att ta fram översiktsplaner för sina respektive områden. ⁵³
Utbyggnad till dubbelspår på Hamnbanan i Göteborg.	[Å30]	Dubbelspårsutbyggnaden är beslutad med beräknat färdigställande 2022. ⁵⁴
Utbyggnad till dubbelspår på hela sträckan Mjölby-Hallsberg.	[Å31]	Dubbelspårsutbyggnad är planerad. De sista etapperna planeras påbörjas 2021. ⁵⁵
Utbyggnad till dubbelspår på hela järnvägssträckan Eskilstuna-Rekarn	[Å32]	Någon specifik studie finns inte tillgänglig. Åtgärden har påpekats av en aktör i närområdet, varför bedömningen är att åtgärden främst får lokala/regionala effekter för specifikt en eller ett fåtal aktörer.

⁴⁸ Trafikverket (2013.3)

⁴⁹ Trafikverket (2015.8)

⁵⁰ Trafikverket (2015.9)

⁵¹ Trafikverket (2015.10)

⁵² Studien genomförs av WSP Analys & Strategi på uppdrag av Trafikverket.

⁵³ Trafikverket (2015.12)

⁵⁴ Trafikverket (2016)

⁵⁵ Trafikverket (2015.11)

8.3 Prioriterade åtgärder

Åtgärderna som har valts ut och studeras i detta kapitel har identifierats som särskilt viktiga baserat på följande kriterier:

- Bedömd systemeffekt
- Antal berörda aktörer/intressenter och godsvolymer
- Akut behov eller kritiskt problem

I tabellen nedan redovisas en (jämfört effektbedömningen i Kapitel 8.3) utökad effektbedömning för dessa prioriterade åtgärder.

Tabell 8: Prioriterade åtgärder

Nyckelord 1	Nyckelord 2	Åtgärd	Trafikslag	Effektbedömning
Infrastruktur	Terminal-/nodstruktur	[Å6] Identifiera (besluta) de viktigaste noderna i Sverige och arbeta för att utveckla dem (avseende järnväg-, väg- och sjötransporter)	Trafikslagsövergripande	Åtgärden bedöms ha en stor systemeffekt då den avser en prioritering av noder i transportsystemet oavsett koppling till trafikslag. Den berör såväl ett stort antal aktörer som godsvolymer. Av intressenterna har påtalats ett behov för att åstadkomma en långsiktighet och tydlighet avseende satsningar på infrastruktur. För infrastrukturförvaltarna skapar åtgärden i form av en utredning samt ett utpekande ett beslutsunderlag för att kunna styra begränsade resurser för investeringar där de gör mest bedömd nytta utifrån ett godsperspektiv. Kopplat till utredningen är även övriga brister/åtgärder som framförts av intressenterna, såsom påtalanden att det finns för få eller för många kombiterminaler och/eller hamnar. Utifrån dessa påtalanden måste åtgärden anses vara kritisk och det tydligt att det föreligger ett fortsatt utredningsbehov som underlag för såväl beslut som prioriteringar.
Infrastruktur	Underhåll/upprustning	[Å14] Underhåll och reinvesteringar på järnvägsinfrastrukturen i Sverige (generellt)	Järnväg	Åtgärden bedöms ha stora systemeffekter då den berör flertalet aktörer och framförallt stora godsvolymer. Vidare innebär ökade anslag för underhåll och reinvesteringar ökad tillit till järnvägstransporter, vilket i sin tur leder till en förbättrad marknadsposition och möjligheter att bibehålla eller öka godsandelarna jämfört andra trafikslag. Den påpekade åtgärden är väldigt generell och behöver kompletteras med en prioriteringsordning med utpekande av specifika objekt/bandelar för reinvesteringar. Det eftersatta underhållet på järnvägsinfrastrukturen gäller inte bara försämrade kapacitet på huvudstråken utan även försämrade framkomlighet på det kapillära nätet, med försämrade omledningsmöjligheter och försämrade redundans som följd. Detta bör man ha i åtanke när frågan utreds och strategier för underhålls-/reinvesteringsarbetet tas fram. Från intressenternas perspektiv framhålls att utöver försämrade kapacitet på huvudstråken ger detta sämre redundans, då banor som tidigare kunde användas för omledning inte längre kan användas (p.g.a. bärighets- och hastighetsreduktioner). De efterfrågar en återställd robusthet, kapacitet och funktionalitet (bärighet och hastighet) på banorna och framhåller att medel bör läggas på underhåll och reinvesteringar snarare än ny infrastruktur.
Infrastruktur	Underhåll/upprustning	[Å17] Upprustning av Norge/Vänerbanan och Bergslagsbanan väster om Väneren	Järnväg	Åtgärden möjliggör en avlastning av den idag hårt belastade Västra stambanan. I och med en upprustning finns potential att (delvis) separera gods- och persontågtrafiks, och således kan hastighetsvariationer minskas och kapacitetsutnyttjandet därmed ökas. Detta i sig skulle innebära systemeffekter, då kapacitetssituationen på en bana blir bättre i och med ett utökad nyttjande av en annan. Hur stora godsvolymer som kan köras via denna alternativa sträckning måste dock utredas, då den alternativa rutten innebär en annan ledtid i förhållande till transporter via Västra stambanan. Åtgärden berör sannolikt främst transporter till och från Göteborgs Hamn.

Infrastruktur	Underhåll/ upprustning	[Å19] Upprustning av stambanan i övre Norrland (framförallt sträckan Boden-Bastuträsk)	Järnväg	En intressent har påtalat att stambanan i övre Norrland inte kan nyttjas utan risk för urspärning. Åtgärden skulle innebära en ökad tillit till tågtransporter på denna sträcka samt förbättrad potential att öka eller bibehålla befintliga godsvolymer. Alternativet till godstågtransporter via stambanan i övre Norrland är framförallt långväga vägtransporter (även om sjötransporter inte bör förringas som alternativ), vilket gör åtgärden viktig ur miljöhänsyn.
Politik och myndigheter	Godsstrategi	[Å37] Ta fram regionstrategier för gods	Trafikslags- övergripande	Delvis påbörjat i ett par regioner, såsom Västra Götaland och Skåne. Åtgärden har en potential att öka tydligheten kring samt inordna satsningar på godstransporter i ett sammanhang och därmed skapa en samsyn och ett regionalt fokus på logistik och godstransportfrågor. En ökad tydlighet genom en uttryckt vilja och genom prioritering (från regionerna) har en påverkan på alla trafikslag och ett stort antal aktörer. Åtgärden är till gagn för såväl kommuner, akademi som det privata näringslivet i respektive region avseende planerbarhet och framförhållning. Regionala godsstrategier kan inordna övriga satsningar på godstransporter och sätta dessa i en gemensam och tydlig kontext. Med bra och tydliga godsstrategier som tagits fram i samverkan med berörda intressenter på en regional nivå finns potential att åstadkomma satsningar på rätt åtgärder för att uppnå effektiviseringar samt positiva miljöeffekter för godstransporter. Aktörerna efterfrågar ett helhetstänk kring logistikutveckling på regional nivå, framförallt avseende etableringar. Regionala godsstrategier kan också ses som en plattform för ökad samverkan mellan kommuner kopplat till gods- och logistikfrågor.
Politik och myndigheter	Godsstrategi	[Å39] Ta fram en tydlig nationell strategi för de stora godsstråken	Trafikslags- övergripande	Att ta fram en tydlig och kommunicerad strategi för de utpekade (stora) godsstråken har en tydlig koppling till ett systemperspektiv. Genom en ökad tydlighet genom en uttryckt vilja och prioritering ökar möjligheterna för samsyn och samverkan kring satsningar på infrastrukturåtgärder med bäring på alla trafikslag. Åtgärden är av övergripande karaktär och inordnar flera enskilda satsningar. Strategier generellt innebär en ökad tydlighet, en kontext och ökade möjligheter för aktörer som påverkas till framförhållning och planerbarhet. Genom att utgå från strategiska dokument och inordna infrastrukturella satsningar under dessa ökar möjligheterna till dialog, samsyn och förståelse för nödvändiga prioriteringar.
Politik och myndigheter	Mål/Visioner	[Å43] Ta fram tydliga, långsiktiga mål och visioner för gods-transporter	Trafikslags- övergripande	Ett flertal aktörer har efterfrågat en ökad tydlighet, framförhållning och transparens avseende satsningar på godstransporter från berörda myndigheter och politiken. Tydliga visioner och mål har potentiellt en stor systempåverkan samt inkluderar och påverkar ett stort antal aktörer. Av stor vikt för att skapa en samsyn kring visioner och mål är att de tas fram tillsammans med eller med input från berörda intressenter samt att de färdiga dokumenten kommuniceras. En effektiv process, ett stringent dokument där frågorna ges en kontext samt en bra kommunikation möjliggör såväl dialog som samverkan och samsyn mellan aktörerna. Med tydliga visioner och mål kan enskilda satsningar utvärderas och prioriteras med fokus på att skapa effektiviseringar och miljöförbättrande åtgärder för godstransporter.
Politik och myndigheter	Prognoser/ Samh. kalkyler	[Å46] Rättvisande samhälls-ekonomiska kalkyler med avseende på gods-transporter	Trafikslags- övergripande	Åtgärden kan ses som en logistisk sideeffekt fast med en påverkan på godstransporter och infrastrukturella satsningar med fokus på godstransporter utifrån ett systemperspektiv. Rättvisande värden för godsnyttor i samhällsekonomiska kalkyler är en förutsättning för att åstadkomma rätt infrastrukturella satsningar för att skapa en ökad effektivitet och en minskad miljöbelastning för godstransporter.
Regler och förordningar	HCT	[Å74] Förverkliga HCT	Väg	Åtgärden har utretts vid ett flertal tillfällen och för en enskild transport har effektiviseringspotentialen visat sig hög (upp till 25 procent i studier genomförda av WSP). För åtgärden är det dock viktigt att bedöma och värdera den utifrån ett systemperspektiv. Detta innebär att utreda frågor såsom var (geografiskt) åtgärden lämpar sig, för vilka godsslag samt mellan vilka destinationer (t.ex. från produktionsplats till närmsta terminal). Utifrån ett systemperspektiv är det viktigt att en satsning på denna åtgärd inte skapar negativa konsekvenser för t.ex. järnvägstransporter och/eller sjötransporter och/eller att effektiviteten tas ut i ökade transportavstånd på väg. Det föreligger därför ett fortsatt utredningsbehov kring frågan för att utifrån ett systemperspektiv förverkliga effektiviseringspotentialen.

Regler och förordningar	Spårbarhet	[Å84] Ta fram rutiner/lagar för registrering av gods-transporter	Trafikslags-övergripande	För att åstadkomma effektiviseringar och miljöförbättrande åtgärder kopplat till godstransporter behövs bra och kompletta beslutsunderlag. För dessa krävs bättre och mer tillförlitlig grunddata samt effektivare metoder för insamling. Detta kan ske genom att utnyttja och koppla den spårbarhet som finns på kollinivå idag. Genom att samlas in bättre data för godstransporter ökar kunskapsunderlaget och därmed möjligheterna att ta fram beslutsunderlag för en bättre prioritering avseende infrastrukturåtgärder kopplat till godstransporter. Genom att ta fram rutiner kompletterat med lagkrav för registrering av godstransporter kan en ökad kunskap om godsflöden i Sverige åstadkommas och därmed ett bättre beslutsunderlag som säkerställer rätt satsningar på rätt platser och i rätt ordning.
Skatter och avgifter	Avgiftsstruktur	[Å96] Översyn avseende avgifts-struktur för aktuella trafikslag. Framförallt i förhållandet väg och järnväg.	Trafikslags-övergripande	Avgiftsstrukturerna som finns kopplade till transportsystemet påverkar alla aktörerna och de är i sin tur kopplade till marknaden och de enskilda aktörernas affärsmodeller. Sätillvida är denna fråga central och därmed av stor vikt. Gällande avgiftsstrukturer för godstransporter önskas en ökad transparens. Vidare menar flertalet aktörer att de insamlade avgifterna bör användas i ändamål att förbättra förutsättningarna för det aktuella trafikslaget (i fallet banavgifter att medlen dedikeras för underhåll och andra åtgärder på järnvägsinfrastrukturen). Här fordras fortsatta utredningar för respektive trafikslag, men även övergripande utredningar avseende hur man kan/bör styra mot överföring till bättre miljöanpassade trafikslag utan att förutsättningarna för det enskilda trafikslaget hämmas. Målet bör vara effektivare godstransporter och mindre miljöpåverkan totalt sett. Avgiftsstrukturerna är ett viktigt ekonomiskt styrmedel för att hantera dels överflyttning av godsvolymer till mer miljöanpassade trafikslag men också för att undvika negativa effekter.
Tillgänglighet	Redundans	[Å105] Ta fram en strategi för omledning vid stopp/avbrott. Utpekade omledningsnät vid stopp/störningar	Järnväg	Utifrån ett tillförlitlighetsperspektiv kopplat till ledtider för järnvägstransporter bedöms åtgärden ha en stor positiv systemeffekt på järnvägssystemet. Den bedöms även påverka både ett stort antal aktörer och stora godsvolymer, både nuvarande och potentiellt tillkommande. Brist på omledningsmöjligheter och redundans kan vid händelse av en störning ge kraftiga förseningar. Opålitliga ledtider är ett stort problem och innebär att järnvägstransporter tappar marknadsandelar jämfört vägtransporter. Bra strategier för omledning ökar tillförlitligheten för järnvägstransporter och kan leda till återtagande och ökning av marknadsandelar jämfört vägtransporter, vilket i sin tur innebär positiva miljöeffekter. En strategi för omledning bör omfatta såväl stråk som noder.
Tillgänglighet	Trafikledning	[Å110] Bättre kapacitetstilldelning /trafikledning. Kortare ledtider avseende ansökan av tåglägen. Tilldelning en gång per månad snarare än en gång per år som idag.	Järnväg	Åtgärden bedöms ha en systemeffekt kopplat till kapacitetsutnyttjandet av järnvägssystemet. Den påverkar samtliga aktörer som nyttjar järnvägstransporter och bedöms även kunna bidra till ökade godsvolymer på järnväg. Det finns med största sannolikhet en relativt stor outnyttjad potential i järnvägstransportsystemet i form av outnyttjad kapacitet. Baserat på genomförda intervjuer förekommer det att tilldelade tåglägen inte nyttjas, vilket ger en falsk bild av det faktiska kapacitetsutnyttjandet (då detta framförallt baseras på tilldelade tåglägen). En förbättrad trafikledning kan bidra till en ökad effektivisering och ett bättre nyttjande av befintlig infrastruktur, samtidigt som det kan bidra till ökade godsvolymer och således möjliggör en överflyttning från väg- till järnvägstransporter med positiva miljöeffekter som följd.
Tillgänglighet	Trafikledning	[Å111] Översyn av prioritering gällande godstågs- kontra persontågstrafik / Prioritera godstågstrafik högre.	Järnväg	En separering av person- och godstågstrafik skulle framförallt innebära mindre variationer avseende hastigheter och därmed finns potential att öka kapacitetsutnyttjandet. Det finns dock stora utmaningar med att separera person- och godståg, framförallt nära storstäder och i pendlingsstråk. Frågan bör dock utredas och strategier bör framarbetas. I vissa stråk kanske statisk prioritering kan frångås till ett mer flexibelt angreppssätt.

9 Diskussion

Även om det i vissa fall var svårt att få till stånd intervjuer har det från aktörernas sida varit ett stort intresse. Vidare har de under själva intervjuerna visat ett stort engagemang vilket påvisas av det stora antalet påpekade brister och åtgärder.

Många av de brister och åtgärder som påtalats är av övergripande karaktär och handlar om påverkan ur ett systemperspektiv. Exempelvis avseende drift och underhåll för järnvägen, en ökad tydlighet avseende styrning från politik och myndigheter samt regler och förordningar. Kopplat många av de föreslagna åtgärderna föreligger ett fortsatt utredningsbehov för att fungera som beslutsunderlag för politik och myndigheter. Vidare kan flertalet brister och åtgärder kopplas till ett generellt behov av tydliga strategier och inriktningsdokument. De åtgärder som påtalats av mer specifik karaktär kopplat till enskilda infrastrukturella objekt bör sättas i ett sammanhang utifrån ovanstående samt analyseras utifrån samhällsekonomiska konsekvensbedömningar.

Under studien har framkommit att representanter från näringslivet ofta känner att deras intressen inte är tillräckligt högt prioriterade. De uttrycker att de har få möjligheter att påverka och att forum saknas för att de ska kunna göra sina röster hörda. Även detta bör tas fasta på och arbetas vidare med genom att på ett eller annat sätt inkludera näringslivet i beslutsprocessen. Här kan olika forum för samråd och dialog användas. Detta är även starkt kopplat till ovan nämnda upplevda otydlighet avseende övergripande strategier.

Det finns ett utredningsbehov och ett behov av beslutsunderlag avseende nod- och terminalstrukturen för godstransporter. Detta framförallt relaterat järnväg, men även med intermodal koppling mot vägtransporter och sjöfart. Vissa intressenter har i detta hänseende påpekat att det saknas en prioritering avseende noder som underlag för generella satsningar och investeringar. Exempelvis har det under vissa intervjuer påtalats att det finns för många kombiterminaler och i andra fall att det finns för få. Vidare har påpekats att det finns för många hamnar i relation till tillgängliga godsvolymer, vilket har skapat en konkurrenssituation inte enbart relaterat fartygsanlöp utan även avseende finansiella medel för infrastrukturella kopplingar till hamnarna. Det är tydligt att det finns ett utredningsbehov här och att strategier måste framarbetas.

Många har relaterat järnväg påpekat kapacitetsproblem och upprustningsbehov och har i detta hänseende föreslagit åtgärder kopplat till trafikledning och tåglägestilldelning. Även här föreligger ett stort utökat utredningsbehov för att tydliggöra samband och att i samråd med berörda intressenter eventuellt revidera eller ta fram en ny modell avseende tilldelning av tåglägen. Vidare är det ofta oklart vad som påverkar kapaciteten på järnvägssträckor och huruvida begränsningarna finns på stråk eller i noder. Det är även oklart vad det faktiska kapacitetsutnyttjandet på infrastrukturen är. Detta mäts traditionellt genom att studera tilldelade tåglägen, men då dessa inte alltid utnyttjas kan den upplevda bilden avseende kapacitetsutnyttjandet vara felaktig vilket kan leda till att beslut tas på felaktiga grunder.⁵⁶

Det är allmänt känt att konkurrenssituationen mellan person- och godstågstrafiken är hård, och att detta är en stor utmaning avseende möjligheterna för effektiva godstransporter. Även

⁵⁶ I en studie av VTI (2014) där 72 660 godståg studerades konstaterades att 32,1 procent av dessa var inställda.

detta är ett ämnesområde som fordrar fortsatta utredningar, framförallt i relation till eventuella framtida höghastighetsbanor. Vad erbjuder dessa för möjligheter avseende separering och prioritering?

Gällande avgiftsstrukturer för godstransporter (och med stark koppling till försöken att överföra godsvolymer till bättre miljöanpassade trafikslag) önskas en ökad transparens. Vidare menar flertalet aktörer att de insamlade avgifterna bör användas i ändamål att förbättra förutsättningarna för det aktuella trafikslaget (i fallet banavgifter att medlen dedikeras för underhåll och andra åtgärder på järnvägsinfrastrukturen). Här fordras fortsatta utredningar för respektive trafikslag, men även övergripande utredningar avseende hur man kan/bör styra mot överföring till bättre miljöanpassade trafikslag utan att förutsättningarna för det enskilda trafikslaget hämmas. Målet bör vara effektivare godstransporter och mindre miljöpåverkan totalt sett.

Referenser

Publikationer/litteratur

- Lunds Tekniska Högskola/Dr. Henrik Sternberg (2013), *Cabotagestudien*
- Malmö stad, Gatukontoret (2014), *Godstrafikprogram för Malmö*
- Miljöpartiet (2007), *Utvecklingsplan för järnvägen – 112 lönsamma sätt att halvera transporterens klimatpåverkan*
- Sjöfartsverket (2013), *SJÖFS 2013:4 – Sjöfartsverkets författningssamling*
- Trafikanalys (2012), *Rapport 2012:7 – Godstransporter i Sverige – redovisning av ett regeringsuppdrag*
- Trafikanalys (2013), *Rapport 2013:10 – Konsekvenserna av skärpta krav för svavelhalten i marint bränsle - slutredovisning,*
- Trafikanalys (2014), *Rapport 2014:18 – Internationella godstransportflöden i Sverige och omvärlden*
- Trafikverket (2011.1), *2011:067 – Nationell plan för transportsystemet 2010-2021*
- Trafikverket (2011.2), *2011:138 – Kapacitetsbrister i järnvägsnätet, 2015 och 2021, efter planerade åtgärder*
- Trafikverket (2011.3), *2011:139 – Järnvägens behov av ökad kapacitet – förslag på lösningar för åren 2012-2021*
- Trafikverket (2012.1), *2012:101 – Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder – förslag på lösningar till år 2025 och utblick mot år 2050*
- Trafikverket (2013.1), *Slutrapport – Sydostlänken sträckan Älmhult - Olofström - Blekinge kustbana*
- Trafikverket (2013.3), *Förstudie Godsstråket genom Bergslagen, del 1 (av 3) – Huvudrapport - Storvik - Frövi och Krylbo bangård*
- Trafikverket (2013.4), *Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025*
- Trafikverket (2014), *Banavgifter för ökad kund- och samhällsnytta*
- Trafikverket (2015.1), *Rapport – Järnvägens kapacitet 2014*
- Trafikverket (2015.2), *Systemanalys av införande av HCT på väg,*
- Trafikverket (2015.10), *Åtgärdsvalsstudie Stråket Eskilstuna Västerås*
- Vectura (2013), *Tilldelning av tåglägen för ett effektivare utnyttjande av befintlig järnväg*
- VTI (2012), *Kartläggning av godstransporter i Sverige*
- VTI (2014), *En granskning av information över tågförseningar år 2012*

WSP Analys & Strategi (2013), *Underlag till åtgärdsvalsstudie – Gods i Sundsvallsregionen – Kvalitativ effektbedömning av åtgärder*

WSP Analys & Strategi (2014), *Sydostlänken – Godsunderlag och marknad*

WSP Analys & Strategi (2015), *Kartläggning av godsterminaler, logistikverksamhet och sysselsättning i Skåne*

Internet

Näringslivets transportråd (2013), *Remissyttrande avseende Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025*,

http://www.transportforetagen.se/Documents/Publik_F%C3%B6rbunden/Sveriges_Hamnar/Remissyttrandet/2013/Remissyttrande%20N%C3%A4ringslivets%20Transportrad%20och%20Transportgruppen%20Forslag%20till%20Nationell%20Plan%20f%C3%B6r%20Transportsystemet%202014--2025%20130902.pdf

Skogsindustrierna (2013), *Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025*, hämtad 2015-12-30,

http://www.skogsindustrierna.org/MediaBinaryLoader.axd?MediaArchive_FileID=79557d6a-3ca4-4eb4-93b1-8b2f3cef6284&FileName=Skogsindustrierna+130926.pdf

Sverigeförhandlingen (2015), *Höghastighetsjärnväg*, hämtad 2015-12-04,

<http://sverigeforhandlingen.se/uppdrag-hoghastighetsjarnvag/>

Sveriges Riksdag (2014), *Motion till riksdagen 2014/15: 1056 – Kilometerskatt*, hämtad 2015-12-07, http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Forslag/Motioner/Kilometerskatt_H2021056/?text=true

Tillväxtverket (2015), *Transportbidrag*, senast ändrad 2015-09-30, hämtad 2015-12-08,

<http://www.tillvaxtverket.se/huvudmeny/insatserfortillvaxt/foretagsutveckling/transportbidrag.4.21099e4211fdb8c87b800016807.html>

Trafikverket (2012.2), *Trafikverkets inriktning och rekommendation – Åtgärdsvalsstudie, E20 genom Västra Götaland*, hämtad 2016-01-04,

http://www.trafikverket.se/contentassets/f897cb613b1f469bba818e8445621c02/trafikverkets_i_nriktning_och_rekommendation_atgardsvsstudie_e20_genom_vastra_gotaland.pdf

Trafikverket (2013.2), *Samhällsekonomisk kalkyl för Förbifart Stockholm*, hämtad 2015-12-08,

http://www.trafikverket.se/TrvSeFiler/Foretag/Planera_o_utreda/Samhallsekonomiskt_beslutsunderlag/Region_Stockholm/3_Investering/VST001_e4_forbifart_stockholm/vst_001_forbifart_s_tockholm_seb_130503_q.pdf

Trafikverket (2015.3), *Sveriges järnvägsnät*, <http://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/jarnvag/Sveriges-jarnvagsnat/>

Trafikverket (2015.4), *Om ERTMS*, senast uppdaterad/granskad 2015-05-08, hämtad 2015-12-04, <http://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/teknik/ny-teknik-i-transportsystemet/Trafikstyrningssystemet-ERTMS/Om-ERTMS/>

Trafikverket (2015.5), *Planering ERTMS*, senast uppdaterad/granskad 2015-11-26, hämtad

2015-12-04, <http://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/teknik/ny-teknik-i-transportsystemet/Trafikstyrningssystemet-ERTMS/Planering-ERTMS/>

Trafikverket (2015.6), *Sveriges vägnät*, <http://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/vag/Sveriges-vagnat/>

Trafikverket (2015.7), *Godstransportråd*, hämtad 2016-01-14, <http://www.trafikverket.se/godstransportrad>

Trafikverket (2015.8), *Spårbyte Boden - Bastuträsk*, hämtad 2016-01-14, <http://www.trafikverket.se/nara-dig/Vasterbotten/projekt-i-vasterbottens-lan/Sparbyte-Boden---Bastutrask/>

Trafikverket (2015.9), *Stråkstudie Ådalen*, hämtad 2016-01-14, <http://www.trafikverket.se/nara-dig/Vasternorrland/Atgardsvallsstudier-i-Vasternorrlands-lan/strakstudie-adalen/>

Trafikverket (2015.11), *Hallsberg-Degerön, dubbelspår*, hämtad 2016-01-14, <http://www.trafikverket.se/hallsberg-degeron>

Trafikverket (2015.12), *Gävle-Sundsvall, dubbelspår*, hämtad 2016-01-20, <http://www.trafikverket.se/gavle-sundsvall-dubbelspar>

Trafikverket (2016), *Hamnbanan Göteborg, dubbelspår*, hämtad 2016-01-20, <http://www.trafikverket.se/hamnbanan>

Transportstyrelsen (2015.1), *Inlandssjöfart (inre vattenvägar)*, hämtad 2015-12-07, <https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Fartyg/Inlandssjofart/>

Transportstyrelsen (2015.2), *Trängselskatt*, hämtad 2015-12-04, <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Trangselskatt/>

Vägtrafikflödeskartan, Trafikverket, <http://vtf.trafikverket.se/SeTrafikfloden>

Statistik

Trafikanalys (2015.1), *Sjötrafik 2014*, <http://www.trafa.se/sjofart/sjotrafik/>

Trafikanalys (2015.2), *Luftfart 2014*, <http://www.trafa.se/luftfart/>

Sveriges Hamnar (2015), *Trafiken i Sveriges Hamnars medlemsföretag 2014*, <http://www.transportforetagen.se/ForbundContainer/Svenska-hamnar/Branschfragor/Hamnstatistik/Hamnstatistik/>

Bilaga 1 – Nyckelordsstruktur för kategorisering av brister och åtgärder

För samtliga angivna brister och åtgärder har information om aktuellt trafikslag och påverkansområde definierats, enligt följande:

- Trafikslag
 - Väg
 - Järnväg
 - Intermodalt
 - Sjöfart
 - Flyg
 - Trafikslagsövergripande
- Var (geografiskt) är bristen/åtgärden lokaliserad (om tillämbart)?
 - Lokalt
 - Regionalt
 - Nationellt
 - SECA
 - EU
- Påverkansområde (På vilken "nivå" påverkas aktörer av bristen/åtgärden?)
 - Lokalt
 - Regionalt
 - Nationellt
 - SECA
 - EU

Utöver denna klassificering har specifika nyckelord använts för att strukturera och kategorisera bristerna/åtgärderna, enligt kapitlen nedan.

Nyckelord, brister

Nyckelordsstrukturen utgörs av en huvudkategori (*Nyckelord 1*, exempelvis "Infrastruktur") och en underkategori (*Nyckelord 2*, exempelvis "Elektrifiering"), enligt följande:

- Infrastruktur
 - Elektrifiering
 - Farledsfördjupning
 - Nysträckning
 - Terminal-/nodstruktur
 - Underhåll/upprustning
- Politik och myndigheter
 - Finansiering
 - Godsstrategi
 - Infrastrukturinvesteringar
 - Kunskapsbrist/utbildning
 - Mål/visioner
 - Politiska beslut
 - Prognoser/samhällsekonomiska kalkyler
 - Samverkan/dialog
 - Systemtänk/Överföring av godsvolymer mellan trafikslag
 - Trafikverket
 - Upphandling
- Regler och förordningar
 - ERTMS
 - Gränsöverskridande transporter
 - HCT
 - Inlandssjöfart
 - Kontroll av att regelverk följs
 - Lokala trafikföreskrifter
 - Miljökrav
 - Spårbarhet
 - Standardisering
 - Transportstöd
 - Tull

- Skatter och avgifter
 - Avgiftsstruktur
 - Banavgifter
 - Kilometerskatt/vägslitageavgift
 - Svaveldirektivet
 - Trängselskatt
- Tillgänglighet
 - Kapacitetsbrist/trängsel
 - Konkurrensförmåga för järnvägstransporter
 - Redundans
 - Trafikledning
 - Tågläge

Nyckelord, åtgärder

Nyckelordsstrukturen för åtgärderna följer till mångt och mycket den för bristerna, men med några få undantag (på grund av att ett intervjuobjekt har angivit en brist men ingen åtgärd och vice versa).

- Infrastruktur
 - Elektrifiering
 - Farledsfördjupning
 - Nysträckning
 - Terminal-/nodstruktur
 - Underhåll/upprustning
 - Utbyggnad
- Politik och myndigheter
 - Finansiering
 - Godsstrategi
 - Mål/visioner
 - Politiska beslut
 - Prognoser/samhällsekonomiska kalkyler
 - Samordnad varudistribution
 - Samverkan/dialog
 - Systemtänk/Överföring av godsvolymer mellan trafikslag

- Trafikverket
 - Upphandling
 - Utbildning
- Regler och förordningar
 - Gränsöverskridande transporter
 - HCT
 - Kontroll av att regelverk följs
 - Lokala trafikföreskrifter
 - Miljökrav
 - Spårbarhet
 - Standardisering
- Skatter och avgifter
 - Avgiftsstruktur
 - Banavgifter
 - Kilometerskatt/vägslitageavgift
 - Svaveldirektivet
 - Trängselskatt
- Tillgänglighet
 - Konkurrensförmåga för järnvägstransporter
 - Redundans
 - Trafikledning
 - Tågläge

Bilaga 2 – Intervjumanus

Enkät inför intervju: Frågor om transportverksamheten

Affärsmässiga aspekter

Inom vilken kategori faller era transporter? (sätt x – flera svar möjliga.)	Inbound	Outbound	Import	Distribution
Vilken typ av gods är det som transporteras? (sätt x – flera svar möjliga)	Massgods (malm, pappersmassa, ...)	Bulk (olja, mineraler, sten, grus, ...)	Insatsvaror (komponenter till industrin, ...)	Förädlade varor (konsument-produkter)
Vilka trafikslag använder ni er huvudsakligen av? (sätt x – flera svar möjliga)	Väg	Järnväg	Sjö	Flyg
I vilken omfattning (ton) används respektive trafikslag? (ange %)	Väg	Järnväg	Sjö	Flyg
Vilka alternativa lösningar är möjliga? (sätt x – flera svar möjliga)	Väg	Järnväg	Sjö	Flyg
Vilken typ av transporter är relevanta i ert fall (av kostnadsskäl)? (sätt x – flera svar möjliga)	Väg	Järnväg	Sjö	Flyg
Vilka typer av lastbärare är aktuella för era transporter? (sätt x – flera svar möjliga)	Bil och släp	Växelflak	Container	Trailer
Vem står för och betalar frakten? (sätt x – flera svar möjliga)	Avsändaren betalar	Mottagaren betalar	Speditörens ansvar	Annan lösning (vilken?)

Affären

Vilka huvudsakliga kostnader och intäkter har ni relaterat till transport och logistik? (ange %)	Försäljning	Lager	Transport	Övrigt
Var finns de huvudsakliga konkurrenterna? (sätt x)	Sverige	Norden	EU	Globalt
Var finns de huvudsakliga leverantörerna? (sätt x)	Sverige	Norden	EU	Globalt
Var finns era kunder? (sätt x)	Sverige	Norden	EU	Globalt

Transporten

Ledtid för (den typiska) transporten (sätt x)	Kort (<24h)	Medel (>24 / < 48h)	Lång (>48)	Mkt lång (2-3 v)
Frekvens på leveranser och inkommande gods (sätt x)	Vecko-leveranser	Återkommande	Dagliga	Flera transporter om dagen
<i>Hur viktigt tycker ni att det är...</i>				
Krav på transportkvalitet (sätt x)	Låg (1)			Mycket hög (4)
Flexibilitet vid val av transporttjänster (sätt x)	Låg (1)			Mycket hög (4)
Krav på säkerhet (sätt x)	Låg (1)			Mycket hög (4)
Krav på spårning (sätt x)	Låg (1)			Mycket hög (4)
I vilken mån påverkar transporterna i form av funktioner som... (sätt x)				
- ... konsolidering och transportoptimering?	Låg (1)			Mycket hög (4)
- ... resursutnyttjande och fyllnadsgrad?	Låg (1)			Mycket hög (4)
- ... eventuella rabatter?	Låg (1)			Mycket hög (4)
Övrigt, andra viktiga aspekter ni vill ta upp?				

Intervju: Brister och åtgärder

Utifrån era erfarenheter av transporter vill vi veta i vilken utsträckning ni upplever att det finns brister i dagens transportsystem. Exempel på detta kan t ex vara brister i kapacitet, ledtider, informationslösningar och IT, etc. Om möjligt önskar vi att era svar gäller för er bransch i stort, och inte bara för det egna företaget.

Exempel på ämnen att diskutera:

- Infrastruktur (brister avseende väg, järnväg, etc.)
 - Underhåll
 - Tåglägen/kapacitetsbrist
 - Prioritering jämfört persontrafik
 - Ny infrastruktur/missing links
- Transportpolitik
 - Framförhållning/planerbarhet
 - Banavgifter/skatter/km-skatt/bränsle
 - Konkurrens mellan trafikslag, konkurrens EU
- Regler och föreskrifter
 - Cabotage/konkurrens
 - HCT-bestämmelser/undantag
 - Inland waterways
 - Samklang mellan nationella/EU-regler
- Administration/IT/ITS/kommunikation
 - Planeringssystem
 - Bristande samordning
 - Tillgänglighet till data
 - Tullfrågor
 - ERTMS
- Organisation/marknad
 - Förhandlingsstyrka, transportköpare

1. Brister/åtgärder

[1] Vilka är de huvudsakliga infrastrukturella bristerna idag?	Lokalt/Regionalt	Nationellt	Kommentar
<i>Terminal</i>			
<i>Järnväg och intermodala transporter</i>			
<i>Väg</i>			
<i>Sjö/Hamn</i>			
<i>Inre vattenvägar</i>			

[2] I vilken mån påverkar tillgängligheten till olika transportlösningar möjligheten att transportera gods?	1	2	3	4	5	Kommentar
<i>Terminal</i>						
<i>Järnväg och intermodala transporter</i>						
<i>Väg (lokal)</i>						
<i>Väg (nationellt)</i>						
<i>Sjö/Hamn</i>						
<i>Inre vattenvägar</i>						

[3] På vilket sätt påverkar politiska infrastrukturbeslut möjligheterna för effektiva transporter i Sverige (m.a.p. kostnad, tid, frekvens, etc.)?	Lokalt/Regionalt	Nationellt	Kommentar
<i>Terminal</i>			
<i>Järnväg och intermodala transporter</i>			
<i>Väg</i>			
<i>Sjö/Hamn</i>			
<i>Inre vattenvägar</i>			

[4] Påverkas tillgängligheten till effektiva transportlösningar av brister inom ITS/IT-system och i så fall på vilket sätt?	Regionalt	Nationellt	Kommentar
<i>Terminal</i>			
<i>Järnväg och intermodala transporter</i>			
<i>Väg (lokal)</i>			
<i>Väg (nationellt)</i>			
<i>Sjö/Hamn</i>			

[5] Hur ser ni på teknikutveckling och innovation inom ert område? Arbetar ni strategiskt med dessa frågor och i så fall hur?

--

2. Samhällsorienterande aspekter

Det finns ett flertal åtgärder som staten skulle kunna genomföra för att förbättra tillgängligheten till olika transportlösningar. Vi vill nu att ni funderar på problemställningar avseende det existerande regelverket som förhindrar er från att effektivisera era transporter. Vi vill även veta hur ni ser på lösningarna till dessa problem.

2.1 Miljö- och energiaspekter

[6] På vilket sätt påverkar faktorer som <u>miljö- och energiaspekter</u> möjligheten att effektivt använda olika typer av transportlösningar?	
Lagar	
Regler och förordningar	
Praxis	

2.2 Regler och förordningar

[7] Hur påverkar <u>regler och förordningar</u> förutsättningarna att använda olika trafikslag och transportlösningar?	
Upplevd snedfördelning i konkurrensen mellan trafikslagen	
Upplevda orättvisor/snedfördelning i konkurrens med andra/(utländska) aktörer	
Annat (vad/vilka?): _____	

[8] Finns det tydliga förbättringsmöjligheter när det kommer till ansvarsfrågor och regelverk?	
Förutsättningar för att använda alternativa transportlösningar	
Förutsättningar för alternativa trafikslag	
Upplevda orättvisor/snedfördelning i konkurrens med andra/(utländska) aktörer	
Annat (vad/vilka?): _____	

[9] Hur ser ni på förutsättningarna för effektiva transporter ur ett EU-perspektiv?	
---	--

2.3 Skatter och avgifter

[10] Hur påverkar <u>avgifter/skatter</u> förutsättningarna att använda olika trafikslag och transportlösningar?	
Förutsättningar för alternativa trafikslag	
Upplevda orättvisor/snedfördelning i konkurrenssituation med andra aktörer	
Annat (vad/vilka?):	

3. Effektbedömning: De största bristerna och åtgärderna

Här vill vi sammanfatta och belysa de viktigaste bristerna och åtgärderna.

[21] Vilka brister/flaskhalsar anser du ha störst negativ påverkan på era transporter?	Vikt (sätt x):				
	1 (liten påverkan)	2	3	4	5 (stor påverkan)
1					
2					
3					
4					
5					
...					

[22] Vilka åtgärder anser du skulle ge störst positiva effekter på era transporter?	Bedömd effekt (sätt x):				
	1 (låg effekt)	2	3	4	5 (hög effekt)
1					
2					
3					
4					
5					
...					

4. Övrigt

[23] Hur arbetar ni själva med att förbättra förutsättningarna för godstransporter?	
---	--

[24] Finns det något annat ni vill ta upp?

Intervju: Kommuner och regioner

1. Projektorienterade aspekter

[11] Vilka pågående eller avslutade projekt har man i regionen/kommunen med koppling till transport och godsområdet?

[12] Vilka problem/brister har man identifierat i dessa projekt?

[13] Vilka åtgärder har man genomfört (5-10 år)?

2. Brister/åtgärder

[14] Vilken typ och omfattning av verksamheter har man (huvudsakligen) inom den aktuella regionen/kommunen?

	<i>Låg</i>	<i>Medel</i>	<i>Hög</i>
Handel och service			
Industriell verksamhet			
SME – små/mellanskalig industriell verksamhet			
Transporter och logistik			
Övrigt (vad/vilken):			

[15] Vilka är de huvudsakliga aktuella problemställningarna inom regionen/kommunen relaterat till godstransporter (kopplat till de olika trafikslagen)?

	<i>Problemställning</i>
Väg	
Järnväg	
Flyg	
Sjö (inklusive transporter till/från hamn)	
Övrigt	

[16] Vilka brister har man identifierat avseende godstransporter?

Inom den egna regionen/kommunen?	
I godsstråken till och från regionen/kommunen?	

[17] Har kommunen/regionen en strategi kring godstransporter?

Vad baserar sig denna strategi på?	
------------------------------------	--

Hur arbetar man långsiktigt med godstransporter i regionen	
Vad gör man för att underlätta för företagen i regionen för att dessa skall få tillgång till hållbara och effektiva godstransporter?	
[18] Vilken potential ser man kopplat till godstransporter inom regionen/kommunen?	
[19] Koordination mellan region/kommun och myndigheter?	
Brister (avseende t.ex. kommunikation, ansvarstagande etc.)	
Åtgärder	
[20] Finns det brister/möjligheter kopplade till ITS-åtgärder?	
Trafikinformation, övervakning	
Koordination mellan nationellt och regionalt vägnät	
Övrigt	

3. Effektbedömning: De största bristerna och åtgärderna

Här vill vi sammanfatta och belysa de viktigaste bristerna och åtgärderna.

[21] Vilka brister/flaskhalsar anser du ha störst negativ påverkan på era transporter?	Vikt (sätt x):				
	1 (liten påverkan)	2	3	4	5 (stor påverkan)
1					
2					
3					
4					
5					
...					

[22] Vilka åtgärder anser du skulle ge störst positiva effekter på era transporter?	Bedömd effekt (sätt x):				
	1 (låg effekt)	2	3	4	5 (hög effekt)
1					
2					
3					
4					

5					
...					

