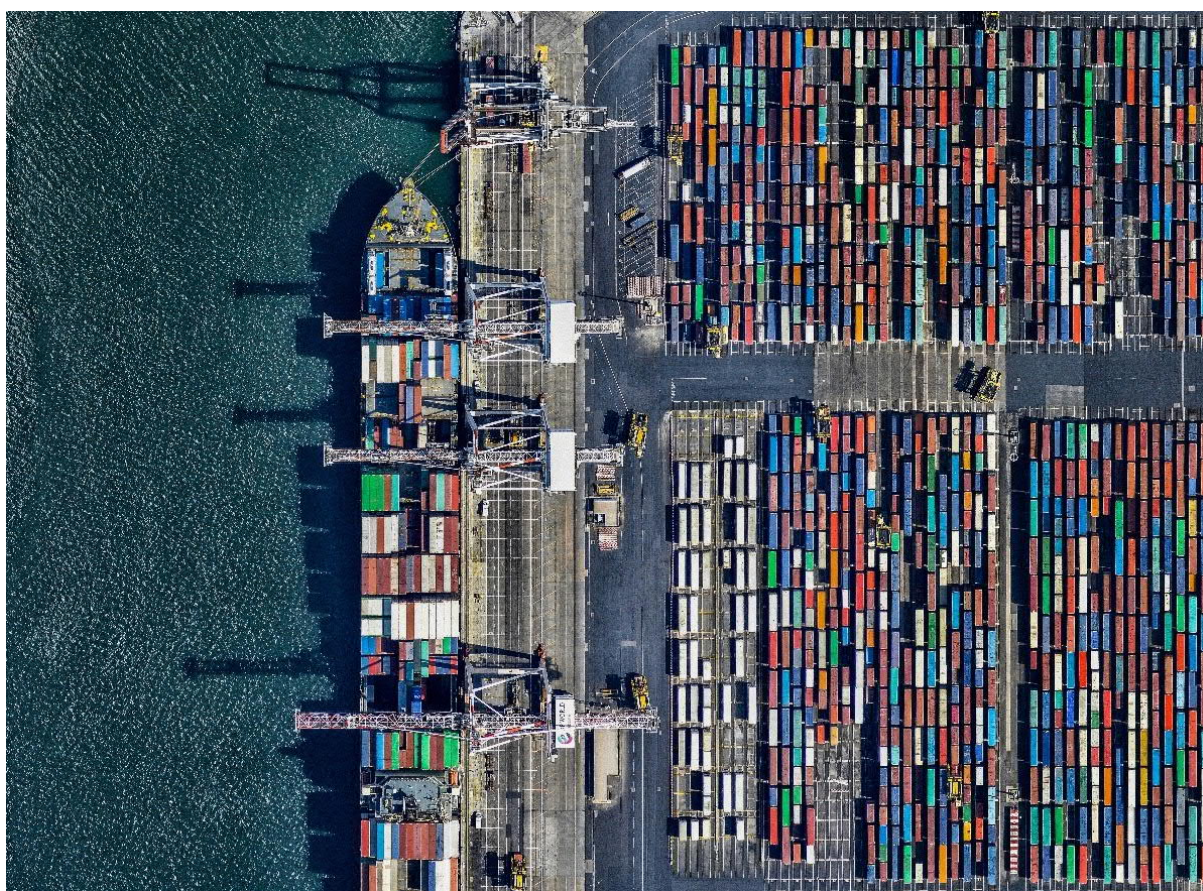


DELUTVÄRDERING AV ARBETET MED DEN NATIONELLA GODSTRANSPORTSTRATEGIN

ÅR 2

2020-10-30



DELUTVÄRDERING AV ARBETET MED DEN NATIONELLA GODSTRANSPORTSTRATEGIN

År 2

KUND

Trafikanalys
Rosenlundsgatan 54
118 63 Stockholm
trafa.se

KONSULT

WSP Advisory
Box 13033
WSP Sverige AB
402 51 Göteborg
Besök: Ullevigatan 19
Tel: +46 10 7225000
wsp.com

KONTAKTPERSONER

Trafikanalys
Eva Lindborg
Tel: +46 10 414 42 44
eva.lindborg@trafa.se

WSP Advisory
Daniel Moback
Tel: +46 10 722 71 75
daniel.moback@wsp.com

UPPDRAGSNAMN
Delutv av den nationella
godstransportstrategin

UPPDRAGSNUMMER
10290967

FÖRFATTARE
Daniel Moback
Henrik Vågfelt

DATUM
2020-10-30

GRANSKAD AV
Ylva Berner

INNEHÅLL

| | |
|------------------------------------|-----------|
| SAMMANFATTNING | 5 |
| BAKGRUND, SYFTE OCH METOD | 5 |
| FRÅGESTÄLLNINGAR | 5 |
| URVAL OCH SVARSFÖRDELNING | 5 |
| INTERVJU- OCH ENKÄTSVAR | 5 |
| ANALYS OCH SLUTSATSER | 6 |
| 1 INLEDNING | 7 |
| 1.1 BAKGRUND | 7 |
| 1.2 SYFTE | 7 |
| 1.3 OMFATTNING | 7 |
| 1.4 METOD | 7 |
| 2 INTERVJU- OCH ENKÄTFRÅGOR | 8 |
| 3 URVAL AV RESPONDENTER | 9 |
| 3.1 INTERVJUER | 9 |
| 3.2 ENKÄTUNDERSÖKNING | 10 |
| 4 SVARSFÖRDELNING | 11 |
| 4.1 INTERVJUER | 11 |
| 4.2 ENKÄTUNDERSÖKNING | 11 |
| 5 INTERVJU- OCH ENKÄTSVAR | 12 |
| 5.1 KÄNNEDOM OM NGTS | 12 |
| 5.2 GENOMFÖRDA ÅTGÄRDER | 14 |
| 5.3 PLANERADE ÅTGÄRDER | 16 |
| 5.4 ÄR DET VIKTIGT ATT NGTS FINNS? | 17 |
| 5.5 TRO PÅ FÖRÄNDRING | 19 |
| 5.6 SAMVERKAN | 21 |
| 5.7 GENERELLA SYNPUNKTER | 22 |
| 6 ANALYS | 23 |
| 6.1 KÄNNEDOM OM NGTS | 23 |
| 6.2 ANPASSNING | 23 |
| 6.3 ÅTGÄRDER | 23 |
| 6.4 TRO PÅ FÖRÄNDRING | 24 |
| 6.5 SAMVERKAN | 25 |
| 7 SLUTSATSER | 26 |
| REFERENSER | 27 |
| INTERVJUER | 27 |
| ENKÄTUNDERSÖKNING | 27 |

| | |
|--|-----------|
| ÖVRIGA REFERENSER | 28 |
| BILAGA 1 – ENKÄTFRÅGOR | 29 |
| BILAGA 2 – INTERVJUSVAR CORONA-PANDEMIN | 33 |
| AKTÖRER SOM SAGT JA TILL INTERVJU | 43 |
| BILAGA 3 – ENKÄTSVAR CORONA-PANDEMIN | 44 |

SAMMANFATTNING

BAKGRUND, SYFTE OCH METOD

Regeringen presenterade en nationell godstransportstrategi (NGTS) i juni 2018, med syftet att skapa förutsättningar för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter. Trafikanalys har regeringens uppdrag att följa upp och utvärdera strategins genomförande under perioden 2018 till 2022. En del av uppdraget är att följa upp och utvärdera strategins effekter, varför WSP har fått i uppdrag att genomföra en återkommande intervju- och enkätundersökning med syfte att beskriva aktörernas syn på och anpassning till NGTS. I denna rapport redovisas resultatet från år 2 av uppdraget.

FRÅGESTÄLLNINGAR

Studien syftar alltså till att utreda huruvida olika aktörer har anpassat sig till NGTS. Detta genom att försöka besvara följande frågeställningar – Har aktörerna kännedom om strategin? Har de genomfört någon anpassning eller åtgärd kopplat till strategin? Har de blivit påverkade av strategin avseende deras samverkan inom godstransportsektorn?

För att besvara dessa frågeställningar togs ett antal intervju- och enkätfrågor fram;

1. Hur väl känner du till den nationella godstransportstrategin som antogs 2018?
2. Har ni vidtagit några åtgärder till följd av NGTS? Om ja, vilka och inom vilka områden?
3. Planerar ni att på grund av NGTS genomföra några förändringar? Om ja, vilka och inom vilka områden?
4. Tycker ni att det är viktigt att det finns en NGTS? Motivera gärna ditt svar.
5. Tror ni att NGTS kommer att innebära någon förändring?
6. Har NGTS påverkat er samverkan inom godstransportsektorn? Om ja, hur?

URVAL OCH SVARFÖRDELNING

De aktörer som omfattas av studien är transportörer och logistikaktörer inom alla trafikslag. Målet har varit att uppnå en spridning och representation från olika delar av transport- och logistikbranschen men också över landet. Identifiering av intervjuobjekt och enkätrespondenter har gjorts i samråd med Trafikanalys.

Enkäter skickades ut till totalt 165 mottagare. Svar erhöles från 43 respondenter vilket ger en svarsfrekvens på ca 25 procent. Avseende intervjuerna så identifierades femtiotalet potentiella intervjuobjekt, varav 20 slutligen ställde upp på en intervju.

INTERVJU- OCH ENKÄTSVAR

Samtliga intervjuobjekt och enkätrespondenter anger att de känner till NGTS. Merparten av dem på en övergripande nivå, och några få som anger att de känner till dess innehåll väl och/eller arbetar utefter den.

15 procent av intervjuobjekten anger att deras verksamhet har genomfört åtgärder som en direkt effekt av NGTS, medan 75 procent anger att de inte har det och 10 procent att de inte vet. Avseende

motsvarande fråga i enkäten anger 13 procent av de som har genomfört åtgärder att det är på grund av NGTS.

10 procent av intervjuobjekten anger att de planerar att genomföra åtgärder till följd av NGTS medan 85 procent svarar att de inte gör det. 5 procent har angett att de inte vet. Motsvarande resultat från enkätstudien är 37 procent "ja", 24 procent "nej" och 39 procent "vet ej". De åtgärder som planeras rör framförallt intern policy/mål, miljö eller rent affärsmässiga/ekonomiska insatser i syfte att skapa sig större marknadsandelar och/eller bättre lönsamhet.

Samtliga intervjuobjekt svarade tydligt "ja" på frågan om huruvida det är bra att NGTS finns. Av enkätrespondenterna svarade drygt 80 procent att det är bra medan 20 procent inte hade någon uppfattning. Den aktörskategori som hade störst andel "ingen uppfattning"-svar var åkerier. I kommentarer påtalades exempelvis att "det är bra att godset får en röst".

55 procent av intervjuobjekten tror att NGTS kommer att innebära någon form av positiv förändring. 10 procent tror det inte och resterande svarade att de inte vet och/eller att de inte anser sig vara rätt person att besvara frågan. Motsvarande resultat erhöles i enkätundersökningen.

60 procent av intervjuobjekten menar att NGTS har lett till mer samverkan och samarbete inom godstransportsektorn. Gällande enkätsvaren ger dessa en mer negativ bild, då enbart 20 procent av respondenterna svarade ja på frågan.

Bland de mer generella synpunkterna avseende NGTS återkommer exempelvis flertalet gånger kommentarer om att den saknar en tillhörande handlingsplan.

ANALYS OCH SLUTSATSER

En stor del av de intervjuade aktörerna upplever att NGTS är väldigt viktig och bra i sin utformning, där företag och aktörer har möjlighet att ta stöttning i denna i sitt strategiska arbete samt att den bekräftar det egna strategiska arbete som görs. Det som en stor majoritet av de intervjuade aktörerna dock efterfrågar är hur förändringsarbetet ska fortsätta och hur rätt beslut ska tas för att driva på arbetet.

Övergripande återger de flesta intervjuade aktörer att det strategiska arbete som utfördes föregående år, det vill säga startåret för denna undersökning, med koppling till NGTS har fortsatt som vanligt. I några fall upplevs det att arbetet har stannat upp och inte prioriterats till följd av omvärldsfaktorer under 2020 (Corona-pandemin) där fokus istället har lagts på operationella bitar för att lösa direkta problem.

1 INLEDNING

1.1 BAKGRUND

Regeringen presenterade en nationell godstransportstrategi¹ (NGTS) i juni 2018, med syftet att skapa förutsättningar för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter. Trafikanalys har regeringens uppdrag att följa upp och utvärdera strategins genomförande och effekter under perioden 2018 till 2022. En viktig del i detta är att beskriva hur godstransportaktörerna har anpassat sig till strategin som en kritisk länk i strategins potentiellt många och varierande effektkedjor.

Med detta som bakgrund har WSP fått i uppdrag att genomföra en återkommande intervju- och enkätundersökning i syfte att beskriva aktörernas syn på och anpassning till NGTS. Uppdraget pågår under perioden 2019-2022, och en första delrapport levererades i mars 2020. I denna rapport redovisas resultatet från år 2 av enkät-/intervjuundersökningen.

1.2 SYFTE

Syftet med uppdraget är att genom en intervju- och enkätstudie utreda godstransportaktörernas kännedom om och anpassning till NGTS, det vill säga hur de förhåller sig till strategin och dess insatser, om de har vidtagit åtgärder som följd av strategin samt om strategin har påverkat deras samverkan inom godstransportsektorn.

1.3 OMFATTNING

Uppdraget omfattar planering och genomförande av återkommande intervjuer och enkätundersökning riktade till aktörer som berörs av NGTS. Sammanlagt 20 intervjuer har genomförts och enkätsvar har erhållits från 43 respondenter.

1.4 METOD

Undersökningen har genomförts genom en kombinerad intervju- och enkätstudie². Enkäterna har inneburit att fler respondenter har kunnat nås, och resultaten härifrån har kunnat ge kvantifierbara resultat. Intervjuerna har möjliggjort att följdfrågor har kunnat ställas, och att frågeställningarna har kunnat behandlas på djupet.

De aktörer som omfattas av studien är transportörer och logistikaktörer inom alla trafikslag, så som åkerier, speditörer, tågoperatörer, hamnar och terminalägare/-operatörer, men även transportköpare inom industri då de genom sina krav vid upphandling av transporter till stor del styr transporterens utformning och utförande. Målet har varit att uppnå en spridning och representation från olika delar av transport- och logistikbranschen men också över landet. Identifiering av intervjuobjekt och enkätrespondenter har gjorts i samråd med Trafikanalys.

I studien har även regioner som har tagit fram egna regionala strategier intervjuats, i syfte att ta reda på om de märkt om NGTS haft påverkan på de företag och kommuner som de samarbetar med och för att se om NGTS har påverkat deras arbete med godstransporter.

¹ [Nationell godstransportstrategi](#), Regeringskansliet (2018)

² För framställning av enkäter användes verktyget Survey Generator.

2 INTERVJU- OCH ENKÄTFRÅGOR

Studien syftar alltså till att utreda huruvida olika aktörer har anpassat sig till NGTS. Detta genom att försöka besvara följande frågeställningar – Har aktörerna:

- kännedom om strategin?
- genomfört någon anpassning till strategin?
- vidtagit några åtgärder kopplat till strategin?
- blivit påverkade av strategin avseende deras samverkan inom godstransportsektorn?

För att besvara dessa frågeställningar togs ett antal intervju- och enkätfrågor fram. Dessa utgår från frågeställningarna ovan, men de tar också utgångspunkt ur de i strategin identifierade utvecklingsfaktorerna.

Intervjufrågorna redovisas nedan. Enkätfrågorna, som i huvudsak följer intervjufrågorna, redovisas i Bilaga 1.

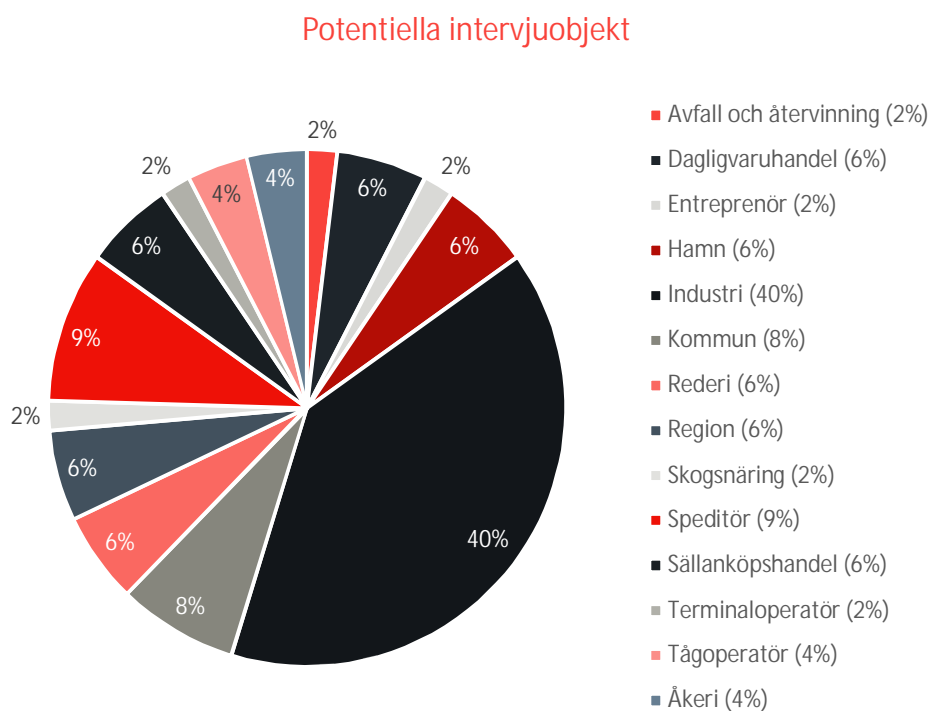
7. Hur väl känner du till den nationella godstransportstrategin som antogs 2018?
8. Har ni vidtagit några åtgärder till följd av NGTS? Om ja, vilka och inom vilka områden?
9. Planerar ni att på grund av NGTS genomföra några förändringar? Om ja, vilka och inom vilka områden?
10. Tycker ni att det är viktigt att det finns en NGTS? Motivera gärna ditt svar.
11. Tror ni att NGTS kommer att innebära någon förändring?
12. Har NGTS påverkat er samverkan inom godstransportsektorn? Om ja, hur?

3 URVAL AV RESPONDENTER

Urvalet avseende potentiella intervjuobjekt och enkätrespondenter var i stora drag det samma som föregående år. Avseende intervjuerna gjordes dock en ansträngning att få ytterligare intervjuer med representanter från industrin, då antalet genomförda intervjuer med intervjuobjekt tillhörande denna kategori var sparsmakat förra året. En extra ansträngning gjordes också för att få intervjuer med företag från handeln, i syfte att få en mer djuplodad bild över hur strategin har landat i näringslivet i stort. Avseende enkätundersökningen skickades enkäten ut till samma respondenter som förra året samt till 30-talet nya e-postadresser.

3.1 INTERVJUER

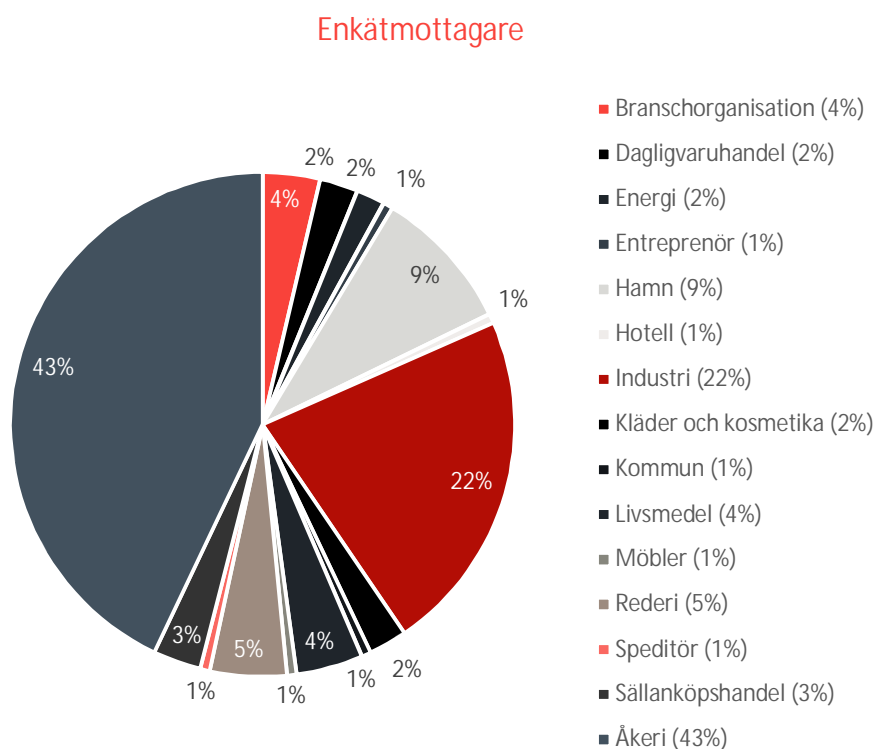
Femtiofem potentiella intervjuobjekt identifierades. De industriföretag som valdes ut för intervju var sådana som bedömdes vara "transportintensiva". Avseende hamnar eftersträvades en bra spridning längs Sveriges kust och gällande regioner valdes sådana som har tagit fram egna (regionala) godstransportstrategier. Beträffande kommuner så valdes sådana som har infört kommunal samordnad varudistribution. Avseende position i företaget/verksamheten eftersträvades att få intervju med VD, logistikchef, inköpsansvarig eller hållbarhetschef. Samtliga personer som intervjuades förra året (16 st.) tillfrågades om att ställa upp på intervju även i år. Procentuell fördelning över aktörskategori framgår av figuren nedan.



Figur 1: Potentiella intervjuobjekt. Procentuell fördelning över aktörskategori.

3.2 ENKÄTUNDERSÖKNING

Totalt 165 enkäter skickades ut varav ca 45 procent adresserades till åkerier, 22 procent till representanter för industrier och drygt 10 procent till hamnar. Procentuell fördelning över aktörskategori framgår av figuren nedan.



Figur 2: Enkätmottagare. Procentuell fördelning över aktörskategori.

4 SVARSFÖRDELNING

4.1 INTERVJUER

20 intervjuer genomfördes av de totalt ca 50 identifierade potentiella intervjuobjekt. För vissa branscher var det svårt att få personer att ställa upp på intervju. Förra året var detta påtagligt avseende representanter från industriföretag. I årets upplaga av intervjuer var utfallet beträffande industrier bättre, men det var trots flertalet försök svårt att få representanter från handeln att ställa upp på en intervju. 12 av intervjuobjekten som intervjuades i år intervjuades även förra året.

Av de intervjuade tillhör 8 st. aktörskategorin "Industri och varuägare", vilken inkluderar handel, skogsnäring, entreprenörer och ren industri/producerande verksamhet. 3 st. tillhör kategorin "Offentlig aktör", vilken utgörs av regioner och kommuner, och 4 st. kategorin "Transportörer", vilken utgörs av åkerier, tågoperatörer och rederier. Anledningen till denna jämfört ovan mer generella kategorisering är för att intervjuobjekten, i intervjuaren som presenteras nedan, ska kunna hållas anonyma. (För få intervjuobjekt inom en kategori skulle innebära att individens svar skulle kunna utläsas.) Fördelningen mellan olika aktörskategorier var sammanfattningsvis enligt följande:

- Industri och varuägare – 8 st.
- Speditörer – 2st.
- Transportörer (inkluderar åkeri, tågoperatör och rederi) – 4 st.
- Hamnar – 3 st.
- Offentlig aktör (inkluderar kommun och region) - 3 st.

4.2 ENKÄTUNDERSÖKNING

Enkät svar har erhållits från 43 respondenter, vilket ger en svarsfrekvens på ca 25 procent. Enkäten är dock uppbyggd som så att respondenten kan avstå att svara på enskilda frågor, vilket har medfört att få svar har erhållits på vissa specifika frågor.

I tabellen nedan visas antal och andel enkätrespondenter per aktörskategori. Som synes skiljer sig kategoriseringen något jämfört intervjuerna. Anledningen till detta är att enkäten innehöll fördefinierade svarsalternativ avseende aktörskategori. Justeringar avseende aktörskategori för intervjuaren var (enligt ovan) tvunget att göras i efterhand för att undvika att enskilda intervjuobjekts svar ska kunna utläsas.

Tabell 1: Antal och andel enkätrespondenter per aktörskategori

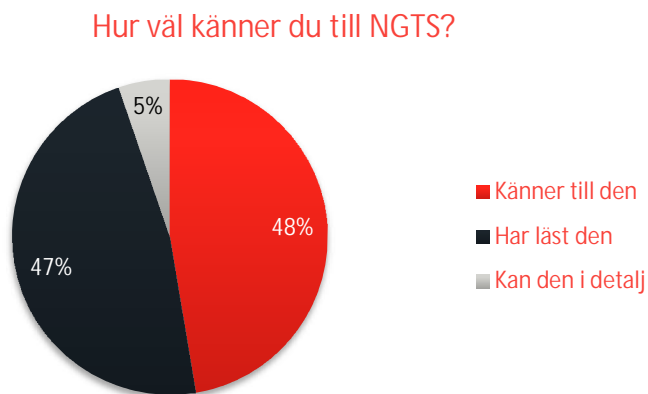
| Kategori | Antal respondenter | Andel respondenter |
|------------------------|--------------------|--------------------|
| Industri och varuägare | 11 | 26 % |
| Lastbilscentraler | 8 | 19 % |
| Åkerier | 10 | 23 % |
| Rederier | 3 | 7 % |
| Hamnar | 10 | 23 % |
| Terminaloperatörer | 1 | 2 % |
| Totalt | 43 | 100 % |

5 INTERVJU- OCH ENKÄTSVAR

I detta kapitel presenteras intervju- och enkätsvaren fråga för fråga, kompletterat med erhållna kommentarer/citat i de fall dessa har bedömts vara intressanta. Analys och slutsatser av intervju- och enkätstudien följer i Kapitel 6 respektive 7.

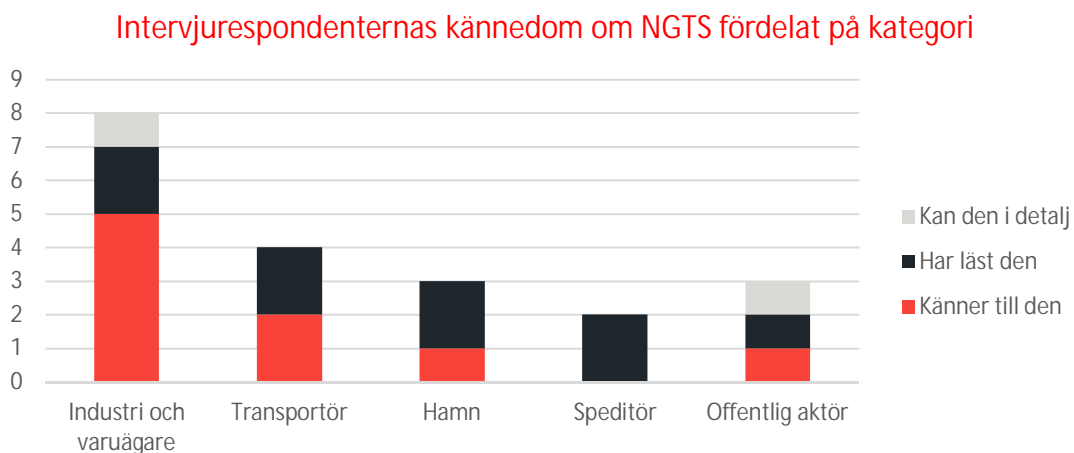
5.1 KÄNNEDOM OM NGTS

Vad gäller kännedomen om NGTS är det få intervjuade aktörer som känner till strategin detaljerat. Endast två aktörer (5 procent) uppger att de känner till strategin i detalj. Resterande känner antingen till att strategin finns (48 procent) eller anger att de har läst den (47 procent). Alla intervjuade aktörer visste om att strategin fanns.



Figur 3. Grad av kännedom kring NGTS (Intervjusvar)

Diagrammet nedan visar hur svarsfördelningen ser ut per aktörskategori. Kategorin "Transportör" inkluderar enligt tidigare åkerier, tågoperatörer och rederier.



Figur 4. Grad av kännedom kring NGTS fördelat per kategori (Intervjusvar)

Svaren på motsvarande fråga i enkäten framgår av tabellen nedan.

Tabell 2: Hur väl känner du till NGTS? (Enkät svar)

| | Antal | Procent |
|--|-------|---------|
| Jag känner till den | 4 | 9 % |
| Jag vet att den finns men jag känner inte till dess innehåll | 16 | 36 % |
| Jag vet att den finns och jag känner till dess innehåll | 22 | 50 % |
| Vi arbetar utifrån den | 2 | 5 % |
| Totalt | 44 | 100 % |

Nedan följer ett antal fritextsvar från enkäter samt resonemang från intervjuer. Ytterligare resonemang förs i analysdelen, men dessa kommentarer ger en bra och snabb bild över aktörernas uppfattningar rörande NGTS.

Från enkätundersökningen skriver en aktör inom skogsindustrin följande:

”Nationella godstransportstrategin är främst ett politiskt styrdokument som påverkar myndigheter och regeringskansliet. Godstransportstrategin påverkar inte företagen direkt. [...] Företagen vill effektivisera och göra rätt miljöåtgärder, men det är inte främst på grund av godstransportstrategin. Snarare är det politiken som genomför åtgärderna i strategin vilket kan göra det lönsamt för företagen i vardagen. Godstransportstrategin innehåller en massa saker som inte har genomförts. Därför har den givit väldigt lite konkret nytta för företagen. Det är synd att regeringen inte har ett mer konkret genomförande. Det behövs en handlingsplan för genomförande.”

Samma aktör konstaterar dock också att (på frågan om det är viktigt att det finns en nationell godstransportstrategi):

”Godstransporter är ett cirkulärt system som är grunden för Sveriges välstånd, d.v.s. handel med varor och tjänster. Därför behövs det en sammanhållen strategi för att lyfta godstransporter.”

En representant för en hamnverksamhet lyfter vikten av kopplingen mellan offentlig strategi och marknad:

”Den strategi som tas fram måste i mycket högre grad ta hänsyn till marknaden och marknadens behov än vad den gör idag.”

Vad gäller intervjudelen i studien så förs liknande resonemang på övergripande nivå. En transportör på järnvägssidan konstaterar följande:

”Strategin i sig är för försiktig i sin framtoning. Det behövs mer direkta åtgärder med konkreta beskrivningar. Just nu är det för mycket svepande drag. Visserligen är punkterna den tar upp relevanta och på agendan, men man ser ingen framdrift. Det saknas en dialog med operatörer på järnvägssidan.”

En industriaktör inom skogs- och pappersindustrin reflekterar över om strategin som sådan kommer innebära förändring:

”Överflyttning av gods samt miljöinsatser är viktiga att nagla fast i ett dokument som NGTS för att skapa vision och riktning. Jag tror dock att saker händer ändå, även om det skulle ta mer tid.”

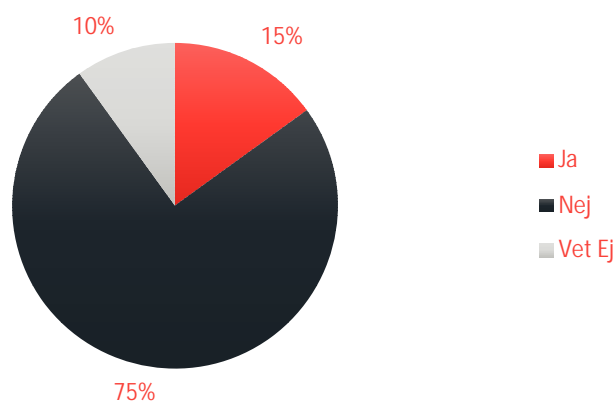
En stor speditör konstaterar att:

”Strategin lyfter ämnet gods och logistik till en högre nivå genom att skapa samarbete, samla ihop efterfrågan inom branschen och bidra till intressanta och bra diskussioner med relevanta aktörer.”

5.2 GENOMFÖRDA ÅTGÄRDER

Majoriteten av de intervjuade aktörerna har inte vidtagit åtgärder som är en direkt följd av NGTS, vilket framgår av figuren nedan.

Har ni vidtagit några åtgärder till följd av NGTS?



Figur 5: Svarsfördelning huruvida aktörer har genomfört åtgärder till följd av NGTS (Intervjusvar)

De som svarar nej på frågan anger att de driver utveckling och förbättringsarbete inom ramen för ordinarie verksamhet med inneboende utveckling som drivkraft. Detta med stark koppling till rådande kundkrav och marknadsförutsättningar. Likt motsvarande fråga i enkäten (dock med något annorlunda formulering) så har det i intervjuerna varit underförstått, men det har också förtydligats, att åtgärder eller förändringar till följd av NGTS handlar om området logistik och godstransporter. Under intervjuerna omnämns ofta olika pilotprojekt som företaget har pågående, antingen med flera andra aktörer eller genom helt egna satsningar. T.ex. kan det handla om att ställa om från en fossildriven till en eldriven fordonsflotta, vilket en speditör beskrev. Ett annat projekt är inom digitalisering, där en hamn tar fram digitala verktyg för att övergripande effektivisera angöringen för fartyg. Genom att notifiera ett fartyg när last finns tillgänglig kan man därigenom anpassa sin fart. På så sätt effektiviseras hela transportkedjan och fartygen behöver ej vänta på i detta fall en ledig kajplats.

Motsvarande fråga i enkäten formulerades (olyckligtvis) något annorlunda – ”Har företaget genomfört några förändringar eller satsningar avseende logistik det senaste året?” Detta är ju en något öppnare fråga, vilket har föranlett en annorlunda svarsbild än i intervjuerna. 72 procent av respondenterna har angett att de har genomfört förändringar/satsningar medan 26 procent att de inte har gjort det, enligt tabellen nedan.

Tabell 3: Har företaget/verksamheten genomfört några förändringar eller satsningar avseende logistik det senaste året? (Enkät svar)

| | Antal | Procent |
|--------|-------|---------|
| Ja | 31 | 72 % |
| Nej | 11 | 26 % |
| Vet ej | 1 | 2 % |
| Totalt | 43 | 100 % |

Inom vilka områden förändringarna/satsningarna genomfördes framgår av tabellen nedan. Observera att respondenten har kunnat ange flera anledningar.

Tabell 4: Inom vilka områden kopplat till logistik har företaget/verksamheten genomfört förändringar/satsningar? (Flera svarsalternativ möjliga) (Enkät svar)

| | Antal | Procent |
|---------------------------|-------|---------|
| Miljö | 19 | 63 % |
| Drivmedel | 16 | 53 % |
| Lagerhantering | 7 | 23 % |
| Ruttplanering | 14 | 47 % |
| Deltar i samarbetsprojekt | 10 | 33 % |
| Utbildning | 9 | 30 % |
| Annat | 5 | 17 % |
| Antal respondenter | 30 | - |

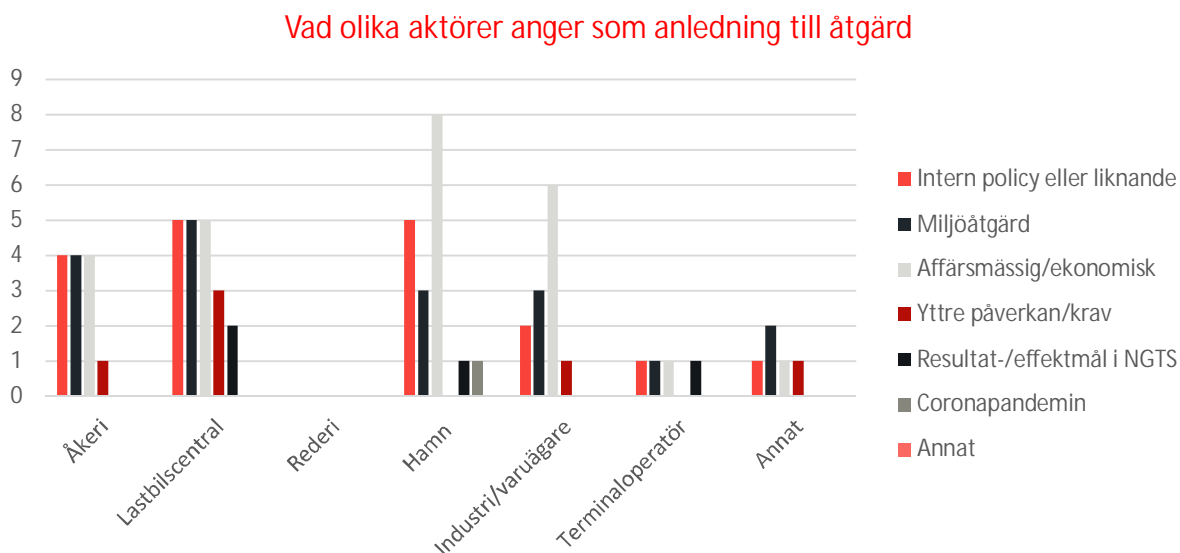
Konkreta insatser som har gjorts och exemplifierats i fritext i enkäter är t.ex. etablering av systemtåg för en varuägare inom dagligvaruhandeln. Ett annat exempel är en hamn vars utbyggnad har medfört större djupgående.

I tabellen nedan redovisas anledningar till genomförda förändringar (enligt ett antal fördefinierade svarsalternativ).

Tabell 5: Vilket/vilka var skälen till dessa förändringar/satsningar? (Flera svarsalternativ möjliga) (Enkät svar)

| | Antal | Procent |
|---|-------|---------|
| Intern policy, interna mål eller liknande | 18 | 60 % |
| Miljöåtgärd | 20 | 67 % |
| Affärsmässig/ekonomisk anledning | 25 | 83 % |
| Yttre påverkan, exempelvis upphandlingskrav från beställare | 6 | 20 % |
| Resultat-/effekt mål i NGTS | 4 | 13 % |
| Coronapandemin | 1 | 3 % |
| Annat | 1 | 3 % |
| Antal respondenter | 30 | - |

I figuren nedan visas vad olika aktörskategorier har angivit som anledning till en åtgärd. De aktörer som listar att de gjort förändringar baserat på resultat och effektmål i NGTS är två lastbilscentraler, en hamn och en terminaloperatör. Hamnen anger insatsen som nämns ovan som anledning – fördjupning av kajbassäng medför större djupgående för vilket man ser en direkt koppling till insatser som nämns i NGTS. De rederier som har besvarat enkäten har inte angivit några åtgärder och sedermera inga anledningar.

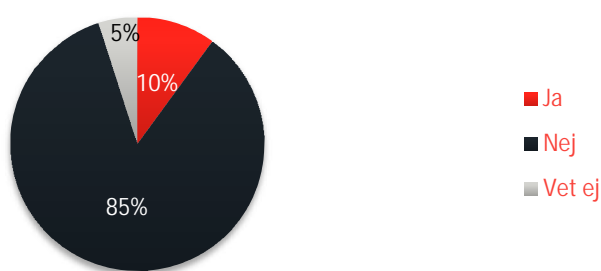


Figur 6. Anledning till åtgärd fördelat per aktörskategori (Enkät svar)

5.3 PLANERADE ÅTGÄRDER

På följdfrågan om aktören i fråga planerar att genomföra förändringar på grund av NGTS så svarar den absoluta majoriteten av intervjuobjekten nej, enligt figuren nedan.

Planerar ni att vidta åtgärder till följd av NGTS?



Figur 7. Svartsfördelning huruvida aktörer planerar att genomföra åtgärder till följd av NGTS (Intervjusvar)

Som synes svarar dock några ja på frågan. Några exempel här är bland annat en aktör som konstaterar att det finns punkter i NGTS som har en motsvarighet i den regionala strategin vilken man i vissa hänseenden arbetar utefter. En annan aktör berättade om insatser för att öka andelen HVO som bränsle i sin fordonsflotta, samt avseende att sätta krav på externa transportörer att använda fossila drivmedel. Slutligen så berättade en tredje aktör om att det görs ett övergripande arbete relaterat till de delar i NGTS som tar upp effekter avseende lastbilars vikt och längd, samt hur man som företag strategiskt ska tänka inom detta område framåt.

På motsvarande fråga i enkäten svarade 37 procent att de planerar att genomföra förändringar/satsningar som följd av NGTS medan 24 procent svarade att de inte har sådana planer. 39 procent anger att de inte vet, enligt tabellen nedan.

Tabell 6: Har företaget planer på att inom de kommande tre åren genomföra förändringar eller satsningar som följd av NGTS? (Enkät svar)

| | Antal | Procent |
|--------|-------|---------|
| Ja | 15 | 37 % |
| Nej | 10 | 24 % |
| Vet ej | 16 | 39 % |
| Totalt | 41 | 100 % |

Planerade förändringar/satsningar ligger inom område enligt tabellen nedan.

Tabell 7: Inom vilka områden planerar ni att genomföra förändringar/satsningar? (Flera svarsalternativ möjliga) (Enkät svar)

| | Antal | Procent |
|-------------------------------|-------|---------|
| Miljö | 12 | 86 % |
| Drivmedel | 11 | 79 % |
| Lagerhantering | 4 | 29 % |
| Ruttplanering | 8 | 57 % |
| Deltagande i samarbetsprojekt | 7 | 50 % |
| Utbildning | 5 | 36 % |
| Antal respondenter | 14 | - |

De som har svarat att de planerar att genomföra förändringar/satsningar anger anledningar till dessa enligt tabellen nedan.

Tabell 8: Vilket/vilka är skälen till att ni planerar dessa förändringar/satsningar? (Flera svarsalternativ möjliga) (Enkät svar)

| | Antal | Procent |
|---|-------|---------|
| Inter policy, interna mål eller liknande | 10 | 71 % |
| Miljöåtgärd | 10 | 71 % |
| Affärsmässig/ekonomisk anledning | 12 | 86 % |
| Yttre påverkan, exempelvis upphandlingskrav från beställare | 7 | 50 % |
| Resultat-/effekt mål i NGTS | 6 | 43 % |
| Coronapandemin | 0 | 0 % |
| Antal respondenter | 14 | - |

5.4 ÄR DET VIKTIGT ATT NGTS FINNS?

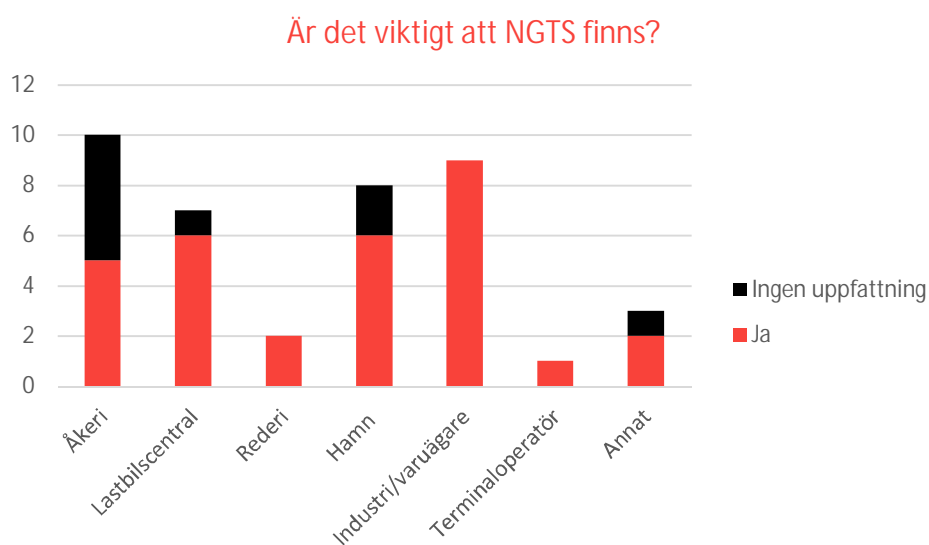
Samtliga intervjuade aktörer har klart och tydligt svarat ja på frågan huruvida det är viktigt att det finns en godstransportstrategi. Här har svaret inte bara varit ett kort ja, utan intervjuade aktörer har verkligen understrukit strategins vikt som gemensamt och sammanlänkade dokument som bekräftar det strategiska arbete som utförs.

På motsvarande fråga i enkäten skiljer sig svaren något i jämförelse med intervjuerna. Här har ca 20 procent svarat att de inte har någon uppfattning om huruvida det är viktigt att NGTS finns, enligt tabellen nedan. Ingen respondent har svarat nej på frågan.

Tabell 9: Är det viktigt att NGTS finns? (Enkät svar)

| | Antal | Procent |
|-------------------|-------|---------|
| Ja | 32 | 78 % |
| Ingen uppfattning | 9 | 22 % |
| Totalt | 41 | 100 % |

I figuren nedan visas vad olika aktörstyper har svarat på frågan. Kategoriseringen är baserad på vad enkätrespondenterna själva har valt för aktörskategori.



Figur 8: Är det viktigt att NGTS finns? Svar fördelat per aktörstyp. (Enkät svar)

Enkätrespondenterna fick möjlighet att kommentera sitt svar i ett fritextfält. Några citat därifrån följer nedan.

”Godset får en röst”

”Det känns lite som en skrivbordsprodukt som inte riktigt tar tag i de stora frågorna. Men det är bra att det har kommit upp på bordet.”

”Den strategi som tas fram måste i mycket högre grad ta hänsyn till marknaden och marknadens behov än vad den gör idag”

”If it can support long term development and make a difference to for example rail reliability and services, alternative fuel infrastructure and electrification. Need long term direction for transport buyers to work from.”

”Bra med strategi då det bör ge långsiktiga spelregler”

”Om den är verklighetsanpassad”

”Det är viktigt att ha en långsiktig strategi, då det kostar att sätta upp infrastruktur”

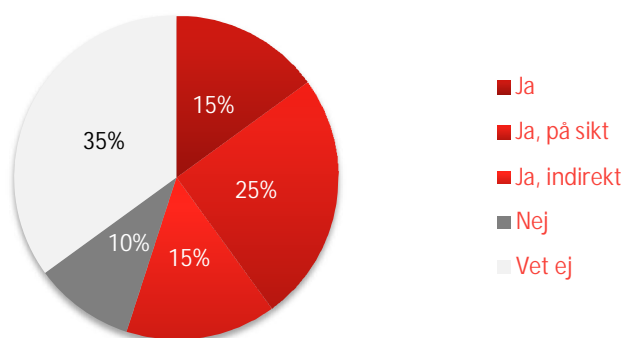
”Det är bra att det finns en sammantagen strategisk färdplan”

”Kan inte vara fel med riktlinjer”

5.5 TRO PÅ FÖRÄNDRING

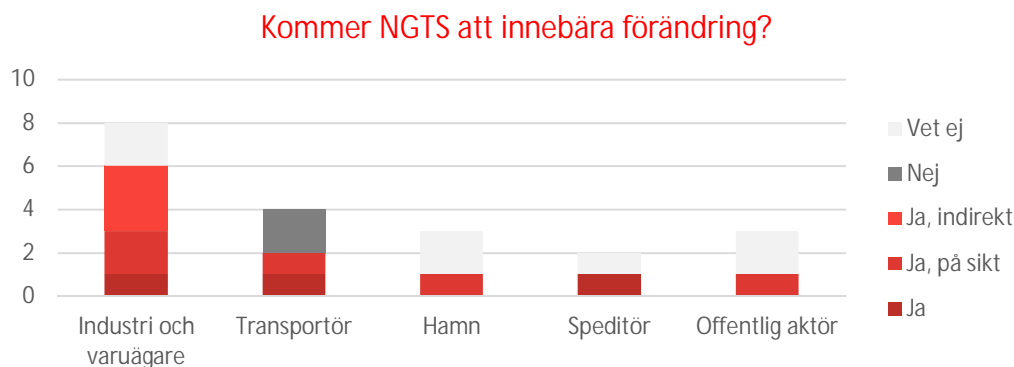
Då denna frågan har svarsalternativen för intervjuerna till större grad konstruerats som ett kontinuum. Några intervjuade aktörer har svarat direkt ”ja” eller ”nej”, där svaren har uppfattats som ett säkert svar och med inställning till strategin som sådan oavsett tidsperspektiv. Vissa har varit mer tveksamma i sina svar men samtidigt haft en tro på att strategin kommer att innebära förändring på sikt. Dessa har därmed placerats i svarskategorin ”ja, på sikt”. Vidare har ett antal aktörer ofta svarat att strategin inte medför några direkta förändringar, men att den skapar förutsättningar för förändringar i senare steg (t.ex. genom uppgraderade liknande dokument) eller genom andra forum. Dessa aktörer har därför lagts i svarskategorin ”ja, indirekt”. Slutligen var det en majoritet (35 procent) som var osäkra i frågan och uppfattade det som svårt att avgöra om strategin kommer att innebära förändring.

Kommer NGTS att innebära förändring?



Figur 9. Svarsfördelning huruvida aktörer tror på förändring genom NGTS (Intervjusvar)

I diagrammet nedan visas hur olika aktörskategorier har svarat på frågan.



Figur 10. Tron på förändring uppdelat per intervjuad kategori (Intervjusvar)

Några intervjuade aktörer nämnde vid intervjutillfället områden och exempel där de tror att förändring kommer ske på grund av NGTS. En industriaktör tror att den kan bidra till överflyttning av godsvolymer från väg- till järnvägs- eller sjötransporter. En järnvägsoperatör tror att en specifik järnvägsförbindelse (Trelleborg – Sassnitz) kommer att få mer uppmärksamhet i och med de insatser som tas upp i strategin. En transportör talar om vikten av el-infrastruktur i hamnar för att möjliggöra elektrifiering av fartyg i allt större grad. Samma aktör nämner också järnvägen och dess vikt för ett effektivt och hållbart transportsystem. Andra aktörer förmedlar förhoppningar om att NGTS ska bidra till politisk riktning samt mer samarbete och diskussion mellan godstransportaktörer.

I intervjuerna svarade alltså sammantaget 55 procent (någon form av) ja på frågan huruvida de tror att NGTS kommer att leda till förändring. Detta är snarlikt med enkätsvaren, vilket framgår av tabellen nedan.

Tabell 10: Tror du att NGTS kommer innebära någon förändring? (Enkätsvar)

| | Antal | Procent |
|-------------------|-------|---------|
| Ja | 22 | 54 % |
| Nej | 3 | 7 % |
| Ingen uppfattning | 16 | 39 % |
| Totalt | 41 | 100 % |

Även på denna fråga fick enkätrespondenterna möjlighet att kommentera sitt svar. Några citat härifrån följer nedan.

”Ökat fokus på godstransporter”

”Striktare regelverk med högre efterlevnad”

”Bra att problemen blir kända, vilket kommer att skapa viss förändring i attityder. Men min käpphäst är att man måste se över kostnadsstrukturen avseende lotsar, farleder, subventioner till bil och järnväg före det kommer att bli någon ordentlig förändring.”

”Mer gods på miljövänligare transportsätt”

”Fokus på överflyttning av gods från väg och järnväg till sjö”

”Jag vill se att alla åtgärder som anges i strategin genomförs fokuserat istället för att skjutas upp eller med långsam implementeringstakt. Alla åtgärder i strategin är bra, men det är för lite tempo i genomförandet. En genomförandeplan som är tidsatt behövs!”

”Framst att godset kommer synas och prioriteras mer till följd av strategin”

”Ökade satsningar på att flytta trafik från väg till sjö och järnväg”

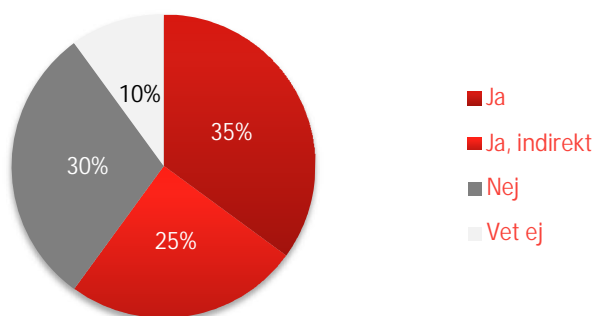
”Vi ser framför oss att logistikkedjorna kommer innehålla fler transportslag. På lång sikt kommer bilen bli mer konkurrenskraftig på grund av omställningen från fossila bränslen till eldrift. Problemet framåt blir trängsel.”

”Mer gods till sjöss”

5.6 SAMVERKAN

Denna fråga gäller alltså huruvida aktören anser att NGTS har påverkat verksamhetens samverkan inom godstransportsektorn. Även här har ett kontinuum uppmärksamats gällande svaren under intervjuerna. Dock ett något mindre sådant än i föregående fråga. Ett antal aktörer har svarat att NGTS som sådan har påverkat samverkan och samarbete inom godstransportsektorn, men på ett indirekt sätt (svarskategori ”ja, indirekt”). Resterande har antingen svarat ett mer tydligt ja eller nej, alternativt att aktören har tyckt att det är svårt att svara på frågan varpå dessa svar har kategoriserats som ”vet ej”.

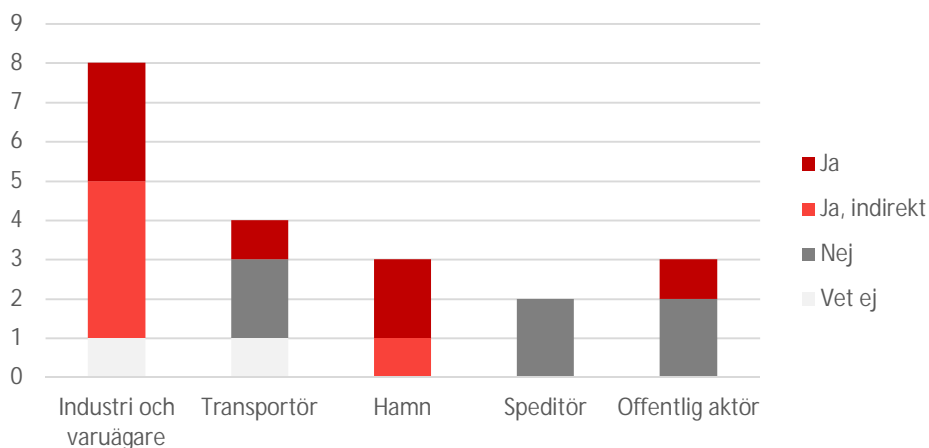
Har NGTS påverkat er samverkan inom godstransportsektorn?



Figur 11. Svartsfördelning huruvida NGTS har påverkat samverkan och samarbete inom godstransporter (Intervjusvar)

Nedan visas svartsfördelningen per kategori av intervjuade aktörer.

Har NGTS påverkat er samverkan inom godstransportsektorn?



Figur 12: Hur NGTS har påverkat samverkan inom transportsektorn. Per aktörskategori. (Intervjusvar)

Enkätrespondenterna upplever inte samma grad av effekt av NGTS, vilket framgår av tabellen nedan.

Tabell 11: Har NGTS påverkat er samverkan inom godstransportsektorn? (Enkät svar)

| | Antal | Procent |
|-------------------|-------|---------|
| Ja | 8 | 20 % |
| Nej | 18 | 44 % |
| Ingen uppfattning | 15 | 37 % |
| Totalt | 41 | 100 % |

En enkätrespondent valde att kommentera sitt svar enligt följande:

”Det finns en större förståelse för att det är många aktörer inom godstransporter. Tidigare har det varit för stort fokus på transportören eller transportföretagen. Godset är en varuägares och sedan finns det också en kund. De är de två som bestämmer om logistikkedjan. Sedan är det många olika yrkeskategorier som gör det möjligt.”

5.7 GENERELLA SYNPUKTER

I en avslutande fråga i enkäten gavs respondenterna möjligheten att ge övriga synpunkter och tankar kring NGTS. Några av svaren här redovisas nedan.

”NGTS måste i högre grad även ta hänsyn till det internationella godsflödet och de behov marknaden har. Sverige kan inte enbart ha en helt egen strategi.”

”Not sure what is included so advertise more! Missing clear source for rail services and connections into Sweden and within Sweden. A website with operators, services and terminals would make it easier to develop strategy and build awareness of intermodal options.”

”Viktigt att fortsätta sprida budskapet och att göra verklighet av idéer. Viktigt att synliggöra bra exempel där gods flyttats från väg och järnväg till sjö.”

”En genomförandeplan måste till så att åtgärderna i strategin kan bockas av. Tydligare tidsatta mål saknas. Politiken och myndigheter måste visa tydligare att de menar allvar med att genomföra den. Företagen har viljan och möjligheten att genomföra hållbar omställning av transporter, men då måste också åtgärderna i strategin genomföras.”

”Vi levererar på tunga specialtransporter och har i några fall inom Sverige tvingats gå på järnväg/båt/lastbil även om det funnits en möjlig rutt med lastbil hela ruten. Det kostar oss väldigt mycket pengar i varje enskilt fall. Vi bör ha som mål att flytta bulk gods till järnväg men för specialtransporter bör även den ekonomiska påverkan tas i beaktande.”

”Saknar den regionala förankringen. Tycker vissa län inte förstår att man måste ta till sig strategin och göra en regional strategi.”

6 ANALYS

Analysen syftar till att besvara studiens huvudsakliga frågeställningar – Har aktörerna:

- kännedom om NGTS?
- genomfört någon anpassning till NGTS?
- vidtagit åtgärder kopplat till NGTS?
- blivit påverkade av NGTS avseende deras samverkan inom godstransportsektorn?

6.1 KÄNNEDOM OM NGTS

De aktörer som även intervjuades föregående år har en relativt konstant kännedom om NGTS. Det mesta tyder på att de inte har fördjupat sin kunskap kring NGTS och dess innehåll. Istället har det strategiska arbete som fortgått under året alltså koppling mot samma insatser i NGTS som påtalades under föregående intervju.

Bland de nya aktörer som intervjuats är kännedomen om NGTS motsvarande vad de återkommande intervjuobjekten angav förra året. Även enkätsvaren avseende denna fråga är liknande 2020 i jämförelse med 2019. Någon ökad generell kännedom om NGTS kan alltså inte fastslås.

6.2 ANPASSNING

Intervjustudien har tydliggjort att företagen har gjort få direkta anpassningar/åtgärder på grund av NGTS. Dock, likt föregående år, upplever intervjuade aktörer att strategin uttrycker en tydlig vilja som stödjer och bekräftar det arbete som företagen redan gör, t.ex. avseende miljö, hållbarhet eller digitalisering. Många företag nämner också möjligheten att ha strategin som ryggrad och stöd avseende de beslut och förändringar som väntas komma. Här kan det därmed antas att en grad av anpassning sker eftersom man då skapar tilltro till strategin och dess innehåll. Dock är det, vilket intervjuade aktörer bekräftar, svårt att avgöra vad som är orsak och vad som är verkan.

En viktig effekt som därmed kan antas förekomma är omedvetna anpassningar till strategin och dess innehåll, då man som aktör på en marknad med konkurrenter inte vill vara sämre än någon annan, i syfte att upprätthålla marknadsandelar och kunder. Aktörer förhåller sig till andra som samverkar i ens närhet, varpå beteende och agerande också formas av denna kontext. Man vill helt enkelt inte vara den part som "inte gör något" i det sammanhang eller forum man verkar i. Denna indirekta anpassning förstärks troligen också genom lika branschnätverk som vissa aktörer är engagerade i, t.ex. Maritimt forum, Tågoperatörerna och Svensk Sjöfart.

6.3 ÅTGÄRDER

Vid intervjuerna svarade en majoritet (75 procent) nej på frågan om huruvida verksamheten har genomfört åtgärder som en direkt följd av NGTS. På samma sätt svarade en majoritet (85 procent) nej på frågan om huruvida de kommer att genomföra förändringar/åtgärder på grund av NGTS. Studeras motsvarande frågor i enkäten kan konstateras att den första frågan olyckligtvis har blivit felformulerad, då den inte specifikt frågar om åtgärder har genomförts på grund av NGTS. (Snarare, "Har företaget genomfört åtgärder avseende logistik det senaste året?") Dock kan med hjälp av följdfrågan i enkäten ("Vilket var skälen till förändringen?") konstateras att 13 procent av de

respondenter som anger att de har genomfört en förändring (31 st., motsvarande 72 procent av respondenterna) att denna genomfördes på grund av "resultat-/effekt mål i NGTS". Avseende planerade åtgärder har frågan i enkäten dock blivit korrekt formulerad ("Planerar ni att genomföra åtgärder som följd av NGTS?"). Här anger 37 procent av respondenterna "ja", medan 24 procent svarar "nej" och 39 procent "vet ej".

Trots missödet med felformulering i enkätfrågan stärker den sammanvägda analysen bilden av att verksamheterna huvudsakligen arbetar med åtgärder inneboende i logistik och transportutveckling snarare än direkt kopplat till NGTS. Likt svaren föregående år påtalar många intervjuade aktörer att åtgärder och förändringsarbete, som har en motsvarande insats i NGTS, ligger inom ramen för det utvecklingsarbete som verksamheten redan gör. Det som också verkar ha en stark påverkan på detta är marknadsförutsättningar samt vilka krav verksamheternas kunder ställer. Dessa anledningar väger helt klart tyngre än pådrivande faktorer i och med NGTS.

6.4 TRO PÅ FÖRÄNDRING

På frågan om huruvida NGTS kommer att leda till förändring svarade många intervjuade aktörer i termer av "nja", "jag vill ju tro det, i alla fall på sikt" och "ja, men inte direkt". För att fånga detta utvidgades redovisningen av svaren (Figur 9), från "ja", "nej" och "vet ej" till att även inkludera "ja, på sikt" och "ja, indirekt", i syfte att fånga in alla svar och placera dem på ett sorts kontinuum. Alltså mer motsvarande grad av förändring som NGTS kommer att innebära samt när i tid.

Intressant att notera från intervjuerna är att det framförallt är tågoperatörerna som inte innehar en tro på förändring till följd av NGTS. Här är uppfattningen att det inte sker operativt arbete och beslutsfattande kopplat till det strategiska arbetet. Upplevelsen är vidare att NGTS är lite för försiktig i sin ansats till förändring. De efterfrågar mer konkreta och direkta åtgärder och menar att beskrivningar av hur dessa ska genomföras saknas i NGTS.

Majoriteten av de intervjuade aktörerna (35 procent) svarar "vet ej" på frågan om huruvida NGTS kommer att leda till förändring. Bakomliggande argumentation till ett sådant svar har huvudsakligen varit att intervjuobjektet anser att denne inte är rätt person att ge ett rättvist svar på frågan.

Denna fråga har resulterat i liknande svarsfördelning i intervju- och enkätstudien. Avseende enkätstudien svarade 54 procent av respondenterna "ja" på frågan medan 55 procent av intervjuobjekten svarade "ja", "ja, på sikt" eller "ja, indirekt". Svaren är också relativt liknande avseende de som är osäkra, då 35 procent av intervjuobjekten svarade "vet ej" och 39 procent av enkätrespondenterna svarade "ingen uppfattning".

Skillnaden mellan intervju- och enkätsvaren är mer påtaglig avseende de som är negativt inställda till strategins förmåga att åstadkomma förändring. 10 procent av intervjuobjekten svarar direkt "nej" på frågan medan motsvarande i enkätstudien är 30 procent. Här kan val av metod (intervju jämfört enkätstudie) ha en betydelse, då en respondent sannolikt har lättare att vara negativ vid besvarande av en enkät jämfört med vid ett samtal med en annan person.

6.5 SAMVERKAN

På samma sätt som för föregående fråga har intervjuvaren avseende samverkan vid redovisningen utökats. Här genom att addera kategorin "ja, indirekt". Detta har möjliggjort att på ett mer nyanserat sätt spegla vad intervjuobjekten har svarat på frågan.

Intressant avseende denna frågeställning är att även här sticker tågoperatörerna ut som mer negativt inställda – de upplever inte att NGTS har lett till någon form av ny samverkan eller samarbetsform med andra aktörer inom godstransportsektorn. Upplevelsen är att det inte har "sipprat ner på lägre operativa nivåer". "I alla fall inte än", så en tågoperatör uttryckte det. Samma operatör påtalar vikten av politik, handling och beslut där fler aktörer bör gå samman och stötta då marknadskrafter inte kan genomföra de förändringar tågoperatörer efterfrågar. Detta på grund av dålig lönsamhet.

Avseende denna frågeställning skiljer sig enkät- och intervjuvaren relativt mycket. Gällande intervjuerna har 35 procent svarat direkt ja. Adderas även de som har svarat "ja, indirekt" landar andelen "positiva" på 60 procent. Motsvarande andel för enkätsvaren är endast 20 procent. Bara 7 procent av intervjuobjekten har svarat direkt nej på frågan huruvida NGTS har lett till mer samarbete, medan hela 44 procent har gjort det i enkätundersökningen. På samma sätt som i föregående frågeställning kan även här metod ha betydelse för hur en respondent tenderar att svara. Samma slutsats kan dras avseende de som har svarat att de inte har någon uppfattning, då 10 procent av intervjuobjekten och 37 procent av enkätrespondenterna har valt svarsalternativet "ingen uppfattning".

7 SLUTSATSER

Övergripande återger de flesta intervjuade aktörer att det strategiska arbete som utfördes föregående år, det vill säga startåret för denna undersökning, med koppling till NGTS har fortsatt som vanligt. I några fall upplevs det att arbetet har stannat upp och inte prioriterats till följd av omvärldsfaktorer under 2020 (Corona-pandemin) där fokus istället har lagts på operationella bitar för att lösa direkta problem.

Det som kan tolkas ur svaren är att även om strategiarbetet skulle ha fortsatt under ett normalt år, utan pandemi, så skulle det strategiska arbetet med koppling till NGTS inte ha förändrats avsevärt på de tio till tolv månader som har passerat sedan utvärderingen startade. Under intervjuerna har det konstaterats att ovanstående tidsintervall har varit en för kort tid för att se kopplingar mellan strategiskt arbete och NGTS som dokument eller pådrivare. Detta gäller både perspektiven med strategin som initierande eller pådrivande faktor i redan pågående arbete. Många aktörer konstaterar helt enkelt att deras strategiska utvecklingsarbete hade fortgått utan strategins närvaro till följd av kundkrav, marknadsförutsättningar och organisationers inneboende utveckling.

En stor del av de intervjuade aktörerna upplever att NGTS är väldigt viktig och bra i sin utformning, där företag och aktörer har möjlighet att ta stöttning i denna i sitt strategiska arbete samt att den bekräftar det egna strategiska arbete som görs. Det som en stor majoritet av de intervjuade aktörerna dock efterfrågar är hur förändringsarbetet ska fortsätta och hur rätt beslut ska tas för att driva på arbetet.

Författarnas egna syn på vad som behöver göras för att NGTS ska få genomslagskraft och engagera fler aktörer är att myndigheter och genomförande/ansvariga aktörer måste kunna visa på progress avseende de insatser som tas upp i strategin. Kommunikation är med andra ord ett viktigt verktyg i realiseringen av NGTS. Vidare, vilket påtalats av flera intervjuobjekt och enkätrespondenter, hade NGTS sannolikt varit behjälplig av en tillhörande handlingsplan. Många upplever att strategin innehåller många "tomma ord". Vidare att det gällande många av dess insatser är marknaden som styr och att man från myndighets-/regeringshåll har små möjligheter att påverka utvecklingen. Det senare är sannolikt sant i många aspekter, och det gäller att identifiera vad som går att påverka i positiv riktning och att sedan utarbeta en metodik och handlingsplan (med utpekat ansvariga) för hur arbetet ska drivas framåt.

Avseende använd metodik i studien verkar intervju- kombinerat med enkätstudie vara ett effektivt sätt att få en uppfattning om hur NGTS har mottagits. Intervjuerna ger en djup förståelse för aktörernas arbete och relation till NGTS, samtidigt som enkätsvaren har kunnat användas som kompletterande information vilket många gånger har stärkt analys och slutsatser. Dock har uppmärksammats att enkätrespondenterna många gånger är mer ärliga och direkta i sina svar, i jämförelse med intervjuobjekten som generellt sett har varit mer svepande i sina svar. Anledningen till detta är sannolikt att man i en intervjusituation, på grund av dialogen en sådan innebär, tenderar att i större utsträckning anpassa och resonera kring sina svar.

REFERENSER

INTERVJUER

Berglund, Claes; Director Public Affairs & Sustainability, Stena Line. Intervju 2020-09-24.
Björkqvist, Joakim; Logistikchef, Skanska. Intervju 2020-09-18.
Eriksson, Peter; Logistik- och miljöchef, SCA Logistics. Intervju 2020-09-15.
Falk, Max; Infrastrukturstrateg, Västra Götalandsregionen. Intervju 2020-09-11.
Fronzaroli, Ivo; Logistikchef utgående varor, Billerud Korsnäs. Intervju 2020-09-16.
Gustafsson, Anders; Inköpsansvarig logistik, Volvo AB. Intervju 2020-10-12.
Gustavsson, Marcus; Verksamhetsutvecklare transport, ICA Gruppen Intervju 2020-10-14.
Hermansson, Niklas; Logistikutvecklare, Gävle Hamn. Intervju 2020-09-29.
Johanesson, Staffan; Sustainable Manager, Supply Chain Logistics, Volvo Cars. Intervju 2020-09-16.
Lennerstad, Christine; Inköpsansvarig, PostNord. Intervju 2020-09-25.
Löfberg, Per-Olof; Trafikplaneringschef, Växjö kommun. Intervju 2020-09-10.
Löfqvist, Catherine; Miljöchef, Bring. Intervju 2020-09-10.
Nilsson, Håkan; Vice VC, Sandahlsbolagen. Intervju 2020-09-29.
Nyman, Mikael; Sales and Marketing Director, CFL Cargo. Intervju 2020-09-25.
Olander, Magnus; Head of Logistics, Iggesund Paperboard. Intervju 2020-10-06.
Ripström, Anders; Senior Sourcing Manager, Södra Skogsägarna. Intervju 2020-09-28.
Romell, Nicklas; Chief Commercial Officer, Helsingborgs Hamn. Intervju 2020-09-11.
Scheibe, Claes; Managing Director, Hector Rail. Intervju 2020-09-11.
Stelling, Petra; Infrastrukturstrateg, Region Skåne. Intervju 2020-09-09.
Wedebbrand, Torbjörn; Managing Director, Wallhamn. Intervju 2020-09-07.

ENKÄTUNDERSÖKNING

Nedan referenser är de som i enkäten besvarade frågan avseende vilken verksamhet eller vilket företag de representerar. Övriga enkätrespondenter är anonyma.

Alviks Trafik

Bilfrakt Bothnia AB/LBC

BST Berges Schakt & Transport AB

Coop Logistik AB

Finnlines

Fristads AB

Glimåkra Åkeri AB
Gotlands bilfrakt AB
Grödinge Frakt AB
Hallands Hamnar
Hitachi-ABB Powergrids
Isadora AB
Kvarken Ports Ltd
Kyl o Frysexpressen Mälardalen ab
LBC Frakt i Värmland
LEJA Gruppen
Lindholm Shipping AB
Luleå Hamn
M4 gruppen AB
Märsta Förenade Åkeriföretag AB
Nobia AB
Nynäs-Ösmo LBC AB
Nässjö Kombiterminal AB
Oxelösunds Hamn AB
Port of Skellefteå
PostNord
Rederi AB Donsötank
ScandFibre Logistics
SSAB Europe/SCM
Sävsjö Transport AB
Trelleborgs Hamn AB
Ystad Hamn Logistik AB

ÖVRIGA REFERENSER

[Nationell godstransportstrategi](#), Regeringskansliet (2018)

BILAGA 1 - ENKÄTFRÅGOR

| | |
|-----------------|--|
| Fråga | 1. Vilket företag/verksamhet representerar du? |
| Svarsalternativ | Fritext |

| | |
|-----------------|--|
| Fråga | 2. Vad är företagets huvudsakliga verksamhet? |
| Svarsalternativ | Speditör Åkeri Lastbilscentral Rederi Hamn Industri/varuägare Terminaloperatör Järnvägsoperatör Annat, nämligen... |

| | |
|-----------------|---|
| Fråga | 3. Hur väl känner du till den nationella godstransportstrategin (NGTS) som antogs i juni 2018? |
| Svarsalternativ | Känner inte till den Jag vet att den finns men känner inte till dess innehåll Jag vet att den finns och känner till dess innehåll Jag/vi arbetar utifrån den |

| | |
|-----------------|--|
| Fråga | 4. Här kan du lämna kommentarer till ditt svar ovan. |
| Svarsalternativ | Fritext |

| | |
|-----------------|--|
| Fråga | 5. Har företaget genomfört några förändringar eller satsningar avseende logistik det senaste året? |
| Svarsalternativ | Ja Nej Vet ej |

| | |
|-----------------|--|
| Fråga | 6. Om ja, vilka? |
| Svarsalternativ | Miljö Drivmedel Lagerhantering Ruttplanering Deltar i olika samarbetsprojekt (t.ex. europeiskt/nordiskt samarbete) Utbildning Annat, nämligen... |

| | |
|-----------------|---|
| Fråga | 7. Vilket/vilka är skälen till dessa förändringar? |
| Svarsalternativ | Intern policy, interna mål eller liknande Miljöåtgärd Affärsmässig och ekonomisk anledning Yttre påverkan, exempelvis upphandlingskrav från beställare Resultat/effektmål i NGTS Corona-pandemin Annat, nämligen... |

| | |
|-----------------|--|
| Fråga | 8. Har företaget planer på att inom de kommande tre åren genomföra förändringar eller satsningar på grund av NGTS? |
| Svarsalternativ | Ja Nej Vet ej |

| | |
|-----------------|--|
| Fråga | 9. Om ja, inom vilka områden planerar ni att genomföra förändringar/satsningar? |
| Svarsalternativ | Miljö Drivmedel Lagerhantering Ruttplanering Deltar i olika samarbetsprojekt (t.ex. europeiskt/nordiskt samarbete) Utbildning Annat, nämligen... |

| | |
|-----------------|---|
| Fråga | 10. Vilket/vilka är skälen till att ni planerar dessa förändringar/satsningar? |
| Svarsalternativ | Intern policy, interna mål eller liknande Miljöåtgärd Affärsmässig och ekonomisk anledning Yttre påverkan, exempelvis upphandlingskrav från beställare Resultat/effektmål i NGTS Corona-pandemin Annat, nämligen... |

| | |
|-----------------|--|
| Fråga | 11. Här har du möjlighet att utveckla dina svar och/eller lämna synpunkter kopplat till förändringsarbetet |
| Svarsalternativ | Fritext |

| | |
|-----------------|--|
| Fråga | 12. Tycker du att det är viktigt att det finns en nationell godstransportstrategi? |
| Svarsalternativ | Ja Nej Ingen uppfattning |

| | |
|-----------------|---|
| Fråga | 13. Utveckla och motivera gärna ditt svar |
| Svarsalternativ | Fritext |

| | |
|-----------------|---|
| Fråga | 14. Tror du att den nationella godstransportstrategin kommer innebära någon förändring? |
| Svarsalternativ | Ja Nej Ingen uppfattning |

| | |
|-----------------|---|
| Fråga | 15. Vilken typ av förändring tror du att nationella godstransportstrategin kommer att innebära? |
| Svarsalternativ | Fritext |

| | |
|-----------------|--|
| Fråga | 16. Har den nationella godstransportstrategin påverkat er samverkan inom godstransportsektorn? |
| Svarsalternativ | Ja Nej Ingen uppfattning |

| | |
|-----------------|----------------------------|
| Fråga | 17. Om ja, på vilket sätt? |
| Svarsalternativ | Fritext |

| | |
|-----------------|--|
| Fråga | 18. Har er verksamhet påverkats gällande godstransporter av Corona-pandemin? |
| Svarsalternativ | Ja Nej Ingen uppfattning |

| | |
|-----------------|----------------------------|
| Fråga | 19. Om ja, på vilket sätt? |
| Svarsalternativ | Fritext |

| | |
|-----------------|---|
| Fråga | 20. Har Corona-pandemin blottlagt eller belyst något som den nationella godstransportstrategin saknar? (Det kan gälla NGTS i stort eller avseende er verksamhet specifikt.) |
| Svarsalternativ | Fritext |

BILAGA 2 – INTERVJUSVAR CORONA-PANDEMIN

Hur har er verksamhet påverkats av Corona-pandemin när det gäller godstransporter?

Hamn 1: Besvärligt Mars-Maj, mest april. Fartygen dök inte upp. Redarna fick problem, man konsoliderade på vissa fartyg istället och lade upp andra vid kaj. Hamnens verksamhet har under sommaren rest sig - är nära normal nu, flesta bilmärken har återkommit. Vissa modeller kommer inte i den mängd som vi förväntar oss. // Men det var rejäla problem, halverad omsättning för oss en viss tid. Marginalerna är redan små från början, så det var utmanande.

Hamn 2: Vi var väldigt nervösa i början. Över tid så ser vi har det fluktuerat mer på veckobasis än tidigare. YTD är det relativt snarlikt som samma period förra året. Vi tror återhämtning under 2020. // Coronapandemin har gjort att man får vara på tå kring hur saker utvecklar sig. Ingen var beredd på detta. // Viktigt för oss att kunna profilera oss som 2a största containerhamn. Segmentet är viktigt för oss. // Lite ändrat fokus har det varit under pandemin, mer reaktivt än planerande arbete.

Hamn 3: Fram till maj var det all time high. Sen började det bromsa in. Det som skedde ganska konkret var att mycket av bränslevolymer försvann (bränsle till Arlanda/Bromma). // Vi kunde däremot fylla upp våra bergtrum med 700 000 kb olja till följd av lågt pris, så detta har 'vägt upp' lite av den förlust som gjorts till följd av minskade bränslevolymer till flyget. // Juli och aug kunde vi se att volymer har sjunkit. Förmodligen har Corona en slags påverkan här, inte bara konjunktur och sommareffekt (generell dipp under sommaren i volymer). // På väg att återhämta sig men ganska sakta. // Inget har slagits ut pga. Corona – det har varit mycket Business As Usual.

Industri och varuägare 1: Påverkat genom att vi har stängt ner hela fabriker. Tar tid att stänga ner och starta upp godstransporterna, så det har påverkat på det sättet. Mycket specialtransporter för att hitta kapacitet. Problem vid stängda gränser.

Industri och varuägare 2: I mångt och mycket som marknaden i övrigt. Vi kör mycket gods på järnväg, vilken vi upplever har fungerat bättre under pandemin.

Industri och varuägare 3: Vi vidtog många interna åtgärder för att bygga en robust intern org. Våra kunder har haft minimal påverkan. Undantag från något enstaka land så har de varit opåverkade. Vi hade stort stöd av transportörer och bra dialoger med dessa och det har funkat bra.

Industri och varuägare 4: Lastbilstransporter har påverkats; det har funnits kapacitetöverskott – transportpriset har därmed gått ner. Många fabriker har stått stilla och man försöker få andra kunder genom att sänka priserna. Vad jag vet har själva transportsystemet fungerat, samhällsviktiga funktioner t.ex. hamnar har fungerat bra för oss.

Industri och varuägare 5: Den har ju påverkat oss såklart. De åtgärderna som vidtogs av länder för att minska smittspridning hade stor påverkan. Allting stängdes ner under april, startades i Maj. Nu rullar det mer eller mindre som vanligt igen. Det har fungerat relativt väl. Krävdes stort arbete för att stänga ner och starta upp. Vi har varit tvungna att anpassa oss till t.ex. nya transportsätt. Mycket resurser och kraft. Generellt så fungerar transportsystemet som innan Corona.

Industri och varuägare 6: Ur ett transportperspektiv har det gått relativt bra. 90 procent av våra transporter (fartyg) har rullat på ner till kontinenten.

Industri och varuägare 7: När det väl hände, så undrade man hur detta skulle gå. 25 procent volymökning över en natt. Men, andra branscher minskade ju i volymer så det blev +/- 0. Vi har till sist fått fordonen vi behöver. Vi har inte drabbats speciellt mycket.

Industri och varuägare 8: Väldigt begränsad påverkan har det varit för oss. Viss påverkan i leverantörsledet. Viss påverkan hos transportörer, speditörer och grossister. Beror mycket på sjukdomsbortfall. // Vi har inte saktat ner i våra projekt, utan vi har kört på. Vår verksamhet har fortgått normalt. // Ingen jättestor påverkan på totalen vad vi kan se.

Offentlig aktör 1: Vi jobbat oerhört hårt med att fundera på hur pandemin påverkar kollektivtrafiken. // Utifrån det vi jobbar med gods, vi hade ett projekt där vi skulle visa godsets koppling mellan Landvetter till hamnen. // Intressant att se hur pandemin påverkar etableringar här? Hur påverkar det företagsstrukturer? // Flyget kommer inte återhämta sig – kanske någonsin som det har varit innan. // Spännande att se hur företagen kan ställa om. // Osäker på hur transporterna har påverkats. Svårt att säga vad som är hönan och ägget.

Offentlig aktör 2: Jag tror att man måste våga ta tuffa beslut – man pratar mycket om viljeriktning och utredningar – tror inte att mycket händer om man inte vågar ta tuffa beslut. // Man märker att många aktörer börjar ställa om, men man måste jobba mer aktivt med t.ex. med överflyttning. // Får man inte ner kostnader för t.ex. sjöfart så är det svårt – det är nu man måste börja flytta över när vägarna inte är så klimatsmarta. // Man har ändå med strategin visat en inriktning om att man vill jobba hitåt – frågan är hur snabbt det går eller om det tar en helt annan vändning. Svårt att veta! Frågan är också vilka beslut man vågar ta med strategin som bas. Hur snabbt/viljestarkt osv.

Offentlig aktör 3: Nej, kan inte se någon direkt effekt. Inget har påverkats ur transportperspektivet.

Transportör 1: (Vi har tappat alla passagerare) Intäkter från passagerare är beroende av gods och vice versa. // Godsvolymerna hade ett stort tapp initialt. Hämtat sig nu, ligger på en stabil nivå. // Vi har lagt er två linjer, Trelleborg – Sassnitz (tågfärja och tågförbindelse) och Oslo Fredrikshamn. // Tyvärr ser vi att vi har tappat mer och mer tågtrafik. Bara två tågfärjor kvar från Sverige ner till kontinenten för tillfället. // Strukturellt sett och på ett övergripande plan – inga större förändringar.

Transportör 2: Dom segment som vi är verksamma inom hade en kort paus till följd av permittering. Vi har ingen jättestor påverkan sett såhär långt.

Transportör 3: Begränsat. Vi är lyckligt lottade, mindre påverkade än andra. Kunderna har prioriterat att fortsätta med järnväg. Väldigt positivt för oss. // Vi har haft nära dialog med våra kunder kring vad deras behov är, vi har gjort det väl. // Sjukskrivningsnivån har varit på en bra nivå. Infrastruktursidan för oss har varit OK.

Transportör 4: Vi har inte haft stora problem, t.ex. med sjukfrånvaro på verkstäder och lokförare. Mindre persontåg ute på nätet, vi har gjort hastighetsrekord! Tågdriften har fungerat bättre! I.o.m. att vi inte konkurrerar med persontågen i lika stor utsträckning. // Ett tag blev det väldigt stilla med utvecklingsfrågor - nu i Sep efter sommaren har det dock tagit fart igen.

Transportör 5: Vi har påverkats mycket, några segment har minskat rejält medan andra segment har ökat rejält. På vissa delar har vi haft Black Friday-volymer nästan varje dag, vilket är enormt mycket.

Transportör 6: Vi hade nedstängning av Scania och Volvo – här försvann transporterarna över en dag. I övrigt, så är det ganska liten omfattning. Hemleveranser har ökat, B2B har minskat. Vi har inte blivit

negativt påverkade av Corona. Det har ju inte varit någon lockdown i Sverige, så ekonomin och transportererna har rullat på.

Vilka delar av er transportverksamhet har drabbats hårdast av Corona-pandemin?

Hamn 1: Vissa fordonssegment har drabbats av nedgång i volymer.

Hamn 2: Vissa export/importmarknader har stängts ner iom att länder har stängt ner. Men då har andra marknader öppnat upp sig, så då har vi kunnat kompensera. Branschen är kreativ när saker händer.

Hamn 3: Flygbränslevolymer har drabbats hårdast.

Industri och varuägare 1: Vägtransporterna drabbats hårdast pga. att gränser stängdes. Corona gjorde att järnvägen upplevdes som mer stabil än vägarna. Roligt att se!

Industri och varuägare 2: Containertrafiken har påverkats starkt. Extra påverkan från pandemin i kombination med kinesiska nyåret (brist på containrar i EU). Industrier i EU gick också dåligt och stängde ner.

Industri och varuägare 3: Initialt, vägtransporter. Tydlig nedgång av kapacitet.

Industri och varuägare 4: Det som har påverkat oss mest är att efterfrågan har droppat på vissa produkter i Europa mest. Tryckpapperstillverkningen har lidit rejält – på vår fabrik Ortviken har maskinerna stått stilla ca 50 procent av tiden. Ortviken kommer också lägga ner tillverkningen av tryckpapper. 20 procent av godsflödena försvinner därmed. Man kommer istället konvertera fabriken till en pappersmassafabrik från år 2023. Man hade tänkt ställa om med en maskin i taget men i.o.m. pandemin väljer man att göra allt på en gång. // 700 000 ton tryckpapper görs idag – 300 000 massatillverkning kommer göras i framtiden. // Massa, förpackningar och sågade trävaror har gått bra för oss. // Massa fick ett uppsving i början av pandemin och har gått tillbaka till mer normala nivåer nu.

Industri och varuägare 5: Konkreta exempel: Utmaningar inom sjöfrakten pga. obalanser import/export till Asien. Tillgänglighet på containers har varit dålig. Scheman har triggats av dessa obalanser. Vägdelen har påverkats av nedstängning, karantänsregler, chaufförsbrist. Vissa nätverk är beroende av Automotivolymer, då påverkas hela transportnät också. Flygtransporter har fått en generell sänkning i kapacitetsvolym t.ex.

Industri och varuägare 6: Översjömarknaden (transporter till Asien) – här var det turbulens. Tillgång på tomcontainer var dålig. Vi har fått ut våra volymer men till en högre kostnad. Mycket energi har gått åt till att säkra upp allt för att få allt att fungera.

Industri och varuägare 7: Vi gjorde enormt stora förändringar under några månader för att jämna ut volymer. Vi ändrade om väldigt mycket transportmässigt med lösningar som fortfarande ligger kvar. Massa grejer som vi gjorde var saker som vi hade planerat att genomföra under lång tid. Online händer det enormt mycket, 700 procent ökning på en vecka. Svårare att hitta fordon. Svårt att balansera ut volymer med rätt verktyg på så kort tid. Men alla förstod problemen och var med på taget. Kartan ritas om totalt volymmässigt.

Industri och varuägare 8: Transportledet: Chaufförsbrist // Störningar i de transporter vi köper – kapacitet finns inte på rätt ställe – man måste t.ex. byta dagar för lastning – blir störningar i

planeringen då man inte kan lasta/köra godset när man vill. // Transportörsledet har påverkats, eftersom godsbalansen har ändrats. T.ex. upplever vi att flöden tillbaka på rutter har försvunnit.

Offentlig aktör 1: -

Offentlig aktör 2: Jag tänker att vår roll är väldigt mycket en samverkansroll – mellan kommuner, hamnar, olika aktörer. Vi samverkar rätt mycket redan som det är. // Tror inte att strategin har spelat en avgörande roll i denna fråga. // Sen kan det vara så att andra aktörer är mer intresserade just för att strategin finns. // Men från vårt håll så tycker jag nog inte att det har påverkat samverkan direkt. // Innan den kom hade vi redan antagit vår strategi så kom den nationella; denna var därmed mer en bekräftelse på att vi är på rätt väg i dessa frågor.

Offentlig aktör 3: -

Transportör 1: Stort tapp på passagerarsidan, denna har slagit hårdast mot vår verksamhet.

Transportör 2: Inget direkt specifikt.

Transportör 3: Den intermodala sidan av vår verksamhet har varit påverkad negativt (t.ex. Scania och IKEA) – med tanke på att försörjningskedjor från andra länder har haft problem, samt att verksamheterna har stått stilla. // Underhåll har varit problematiskt.

Transportör 4: Vissa segment, t.ex. volymer för gods. Medan sågat trä gick bättre. Så övergripande, ingen förändring.

Transportör 5: Transporter för livsmedel, restauranger, B2B, och internationella transporter har minskat rejält. Business to Consumer har ökat explosionsartat.

Transportör 6: Partigods till stora kunder påverkades av nedstängningar (partigods till t.ex. Volvo)

Har Corona-pandemin lett till förändrade transportmönster? Om ja, vilka var de främsta drivkrafterna vid förändringen – förändrad efterfrågan eller förändrat utbud? Ge gärna exempel.

Hamn 1: Nej, inte vad vi kan se. Ser exakt ut som det var innan. Linjebaserade mönster. Lite mer slow steaming, inte lika många fartyg som normalt sett.

Hamn 2: Andra mönster i konsumtion. E-handel exploderar t.ex. // Trend: man jobbar mycket med distributionscentren där man kan mixa alla trafikslag. Logistiken där och effektiviteten mellan trafikslag och lager blir allt viktigare. Snabb återhämtning har i.a.f. skett kan vi se från vårt håll.

Hamn 3: Nej, inte vad jag kan se. Inga större strukturella förändringar. Fördelning mellan trafikslag ser alltjämt likadant ut. Järnvägsvolymer har gått ner för oss dock.

Industri och varuägare 1: -

Industri och varuägare 2: På returtransporter från EU – överflyttning från väg till järnväg. Vi tror att den är bestående men vi får vänta och se. // En annan effekt; efterfrågan på våra produkter gick ner, t.ex. industrisegmentet. Innebar problem i.o.m. trånga lager vid utskeppningspunkter.

Industri och varuägare 3: Ja, kortsiktigt har det gjort det. Flytt från gods från väg till sjö och järnväg. Troligen gungar det tillbaka till hur det var innan. Vi hade en bra logistikstruktur innan pandemin startade med hänsyn till alla parametrar.

Industri och varuägare 4: Nej, inte vad jag kan se. Vi kör lika mycket fartyg som tidigare. Nedläggningen av Ortviken har skett för vår del, så där försvinner lite godsflöden på sikt. Våra systerfartyg kommer istället lasta pappersmassa istället för tryckpapper. Fartygssegmenten kommer ändras något, från RoRo till LoLo. Från 1a klass till 2a klass för våra produkter kan man säga.

Industri och varuägare 5: Tror det är för tidigt att säga. Tåg utnyttjades som backup leverans till Asien, i.o.m. att vi hade schemaomläggning för våra lösningar på sjöfrakt. Men detta är lokal och över en viss tid känner vi. Lokala noder påverkas tillfälligt är min uppfattning. Svårt att säga generellt att ett transportslag skulle vara mindre drabbat just pga. pandemin. För mig är det mer en reflektion att vi tvingas hitta en lösning oavsett trafikslag när vi får en kris som i våras.

Industri och varuägare 6: För vår del: återigen, 90 procent av vårt gods går på sjön. Systemtrafik som vi styr över själva tillsammans med andra aktörer. Inte så konjunkturkänsliga här. Sjön är ju stabilt trafikslag i osäkra perioder. Men annars inga direkta trender på det viset – men vi körde en hel del tåg till Asien t.ex., detta var en förändring kring transportsätt. Annars har vi kört på som vanligt!

Industri och varuägare 7: Transportmönstret har ju förändrats – mönstret över veckan har ju förändrats. Förändrats rätt brutalt över hur en normal vecka ser ut.

Industri och varuägare 8: Delvis. Man har velat skapa sig buffert, dels ur transportsynpunkt, men också ifall en leverantör/producent drar ner sin produktion. // Som sagt ingen stor påverkan totalt, men i början av pandemin var det dock stressigt, eftersom EU-länder gjorde lockdown och stängde ner. // Osäkerhetsfaktorn och en annars slimmad/optimerad supply chain har lett till att man tenderar att öka säkerhetsgraden i systemet.

Offentlig aktör 1: -

Offentlig aktör 2: Från vår sida ser vi en viss nedgång i godstransporter efter den statistik som vi har samlat ihop från hamnar under våren – men det är generellt ganska oförändrat och likadant som innan. Godstransporterna har inte droppat signifikant i förhållande till de nedgångar som har setts inom persontrafiken.

Offentlig aktör 3: -

Transportör 1: Vi kan inte se något. Generell trend – under kompanier (?) – man har inte en chaufför med hela tiden. Mer intermodala lösningar utan chaufförer. Kan ha accelererats av Corona, men vi tror också det har varit en påbörjad trend innan Corona startade.

Transportör 2: Inte just på godstransporter. Det har ju påverkat de anställdas resmönster som vi kan se, men inget mer konkret som riktar sig mot godset vad jag kan se.

Transportör 3: På marginalen har vi sett det. Vi kunde ta volymer från vägsidan när det stod still vid gränser i början av pandemin. // Möjligtvis att järnvägen har visat sig vara ett robust trafikslag i.o.m. pandemin.

Transportör 4: Nej, inte direkt. För tidigt att säga detta. Jag kan inte se något ännu.

Transportör 5: E-handeln har tagit ett skutt flera år framåt i tiden pga Corona har vi märkt. Har gått otroligt fort fram! Dels hos alla målgrupper, men speciellt hos äldre målgruppen. // T.ex. hemleveranser av alkohol till 70+ exploderade i våras. // Man har hittat sätt att handla på som jag tror man kommer att behålla efter pandemin. Man har insett att det faktiskt är ganska bekvämt och

inte farligt att göra det. // Mycket nya initiativ kopplat till e-handel ser vi komma nu. Det är även ett ökat fokus på e-handels-transporter från myndigheterna och utreda e-handel är på agendan.

Transportör 6: Omflyttning i hur varorna transporteras. Vi kör både till butiker och till lager. Påfyllnad i butikerna har minskat, e-handeln har ökat. Volymen totalt har inte minskat, snarare ökat. Hemleveranser har ökat mycket. // Hemleveranser med brevbärare har ökat! Kan säga att detta är ett förändrat transportmönster, i.a.f. för nu. Tror det kommer gå tillbaka mer till hur det var innan.

[Har Corona-pandemin blottlagt eller belyst något som NGTS saknar? \(Det kan gälla NGTS i stort eller avseende er verksamhet specifikt.\)](#)

Hamn 1: Inte direkt. Om man bortser från sattsituationen i samhället så är sjöfartsbranschen rätt van vid detta, komma till nya länder och hantera hälsa och dylikt. Ser inget som dyker upp som inte alls hade i tankarna. // När man får problem ser man vad som är starkt och inte, man fokuserar på det som håller. Allt annat känns likt som innan. Alla har sett hur skört alla transportmönster är och hur fort det kan falla ihop. // Alla fokuserar på att komma tillbaka till dit vi ska. Ingen vågar pröva nya mönster, investeringar som gjorts vill fullföljas. Så NGTS har ingen direkt påverkan här.

Hamn 2: Ja det tror jag. T.ex. kryssningsbranschen har lidit enormt. // Lärdomar: Extremt säkerhetstänk ombord på kryssningsfartygen; Säkerheten kommer förbättras; Läkarteam ombord på kryssningsfartyg; Även mot godssegment: man behöver stå rustad. Behöver A-C planer inser man nu i takt med att pandemin har utvecklats.; Därmed viktigt med dialoger mellan alla parter och tror en händelse som denna pandemin kan öka dialog och samarbete

Hamn 3: Inte direkt vad jag kan komma på.

Industri och varuägare 1: Vet inte exakt, vi noterar övergripande transporternas betydelse – mer kopplat och tydligt förr oss i.o.m. att vi är ett globalt företag. Vi är väldigt beroende av internationella transporter. Har blottlagt hur känsliga vi är för att internationella transporter fungerar. Det är i dessa lägen bra att ha transporterna nära sig. Det är mer Corona i sig som har blottlagt detta.

Industri och varuägare 2: Det förtydligar att alla transportslag samverkar i någon mening. Störningar i ett trafikslag, får effekter i ett annat. // Alla (intermodala) logistikflöden är optimerade, störningar kan därmed få stora effekter i hela kedjan.

Industri och varuägare 3: Redundans – man kan ju se att järnvägen har fungerat väldigt stabilt under perioden. Men saknar själva drivet framåt och hur vi ska få till detta!

Industri och varuägare 4: Nej, inte direkt. Det är ju bra saker som tas upp i strategin. Det man har lärt sig är att pandemin kan skynda på processen mot digitalisering. Inget direkt konkret vad gäller transporter. Kanske att e-handel har blivit allt viktigare.

Industri och varuägare 5: Nej det har vi inte sett direkt. Inte på kort sikt som går att reflektera över.

Industri och varuägare 6: Nej, inget direkt som jag kan se. Det enda som skulle vara; ur ett EU-perspektiv var det lite kaos vad gäller gränser. Men detta blir ju nationella strategier i varje land. Det såg väldigt olika ut i varje land vad man implementerade för åtgärder. Här hade ju man kunnat tänka till lite bättre hur man hanterar saker och ting utifrån ett Europaperspektiv. Det var varje lands egna ide som gällde. Sen lade man om strategin för att få gods att rulla. Det är viktigt att transporterna rullar för ekonomin.

Industri och varuägare 7: Nej, kan inte se något för vår del. Den har belyst vikten av andra trafikslag än lastbil. Påskyndar processen på ett positivt sätt. Ingen direkt koppling till strategin.

Industri och varuägare 8: Vi blir påmind igen om hur sjukt korta ledtider det är i en kedja, särskilt när det kommer till transporter. // T.ex. kök i bostadsproduktion – man beställer allt i order. // Produktionen planeras noggrant, men transportören får reda på dagen innan vad som ska hämtas och köras. Därefter går det fort från utskeppning till installerat kök. // Paket/styckegods i nätverkstrafik – terminalbaserad logistik – inte ens expressleverans, utan detta är normal leverans! Så transportleden är extremt kort. // Pandemin har visat sårbarhet i denna struktur. Inget nytt, men pandemin visade detta tydligt. // Lite mer marginal ☐ Högre leveransprecision! // Vi kan göra transporter mer hållbara – men kräver att vi förlänger ledtiden (transportledtiden) // Ju mer stressad supply chain man eftersträvar – ju mindre benägen är denna att ha möjligheter att bli hållbar. // Att slimma för hårt i alla led så blir en störning väldigt tydlig!!

Offentlig aktör 1: Alltså, på något märkligt sätt löste man det. I början var det svårt även för godset att färdas mellan gränser. Tullproblem osv. // Internationella regelverk har blottlagts av pandemin. // Visat ett behov av hur viktigt internationell handel är. // Någonstans är det inte så enkelt som vi tror att leva i ett EU som vi alla förväntar oss. // Man kan titta mer på internationella frågor – t.ex. kom jag att tänka på en utredning med lastbilar mot Norge. Gränsen får ej korsas utan bemanning, varorna måste kunna tullas. En lastbil får därmed köra 20 mil via Svinesund, istället för 5 mil över gränsen, endast för att passera en tullstation och kunna föra in varorna i Norge. Hur kan man förenkla detta? Man behöver tänka över internationella relationer och hur viktigt det är med samarbete! // Vet inte om det har blottlagt något... effekterna var i början positiva, men mer negativ på sikt troligen.

Offentlig aktör 2: Pandemin har inte direkt blottlagt något som saknas, men i.o.m. pandemin har man fått större förståelse för vikten av robusthet och redundans i vårt godstransportsystem.

Offentlig aktör 3: Nej, inget direkt. Närmast till hands är ju att kollektivtrafikresandet har visat sig vara en öm punkt i och med pandemin. Hur den utvecklas och hanteras påverkar ju godstrafiken starkt, så det är viktigt att dessa samspelar.

Transportör 1: Det blir ju väldigt tydligt, troligen även för politiker, att färjorna står för en stor del av import och export. // Man är mån av att köra våra färjor trots få passagerare. Detta är en sårbarhet som har blottlagts. Vi har t.ex. fått samtal av infrastrukturdepartmentet kring dessa frågor – de har varit måna om att våra färjor måste köras. // Vi fick också stöd att köra vidare, vilket vi har gjort. // Men i.o.m. pandemin blir det också tydligare kring frågan - hur säkrar vi transporter över havet i en kris? // Jag tror inte att det finns något konkret i strategin som belyser eller tar upp detta.

Transportör 2: Nej, egentligen inte!

Transportör 3: Det finns ju lite runt beredskap i strategin – vad kan järnvägssidan göra för att stötta upp med transporter? Hittills kan vi se att vi har klarat oss bra igenom pandemin och här kan vi göra mer! // Men strategin går långsamt – pandemin går snabbare. Normalt sett funkar ju inte strategin mot en t.ex. pandemi. // Tror det är svårt. Trafikverket har ändå stått upp kring pandemin – intensifierat rapportering, gått upp i stab osv. De har varit alerta. // Politikerna orkar inte hålla för mkt på sin agenda hela tiden – risken är att punkter vi driver nedprioriteras.

Transportör 4: Nej, tror inte det direkt. Själva operationen och driften har fungerat bättre än innan. Ingen direkt brist. Tågen har kommit fram och tom gått lite fortare.

Transportör 5: Under pandemin så har det tydliggjorts vikten av en förläggning på frågan "hur kommer det vara i framtiden". Måste alla köra fortare och större volymer? Eller kan vi optimera befintligt, förändra och förbättra? // Vi har också märkt att många initiativ kommer från olika företag med hemleveranser, så det kan bli trångt på gatorna. Därav viktigt att också noggrant reflektera över frågan ovan och ta med denna i strategiska dokument framåt. Städer och landsbygd måste bli smarta vad gäller transporter! Om e-handeln ökar explosivt kan det generera mer transporter på fel sätt t.ex., därför är det viktigt att också strategiska dokument berör detta i hög grad.

Transportör 6: Egentligen inte vad vi kan se. Ser ingen direkt koppling som jag kan se eller dra för tillfället.

Kan NGTS bidra till att stärka svenska godstransporter på ett sätt som kan lindra effekterna av en pandemi? Om ja, hur? (Kan exempelvis avse redundans i transportsystemet.)

Hamn 1: Faktiskt inte något jag kan komma på just nu. Ett sådant här dokument i kombinationer med pandemins insikter ändrar inte riktningen specifikt. Alla aktörer gör allt för att behålla det man har, då tänker man inte på nya idéer.

Hamn 2: Ja det tror jag. Bara man har ett centralt team kopplat till strategin som har dialog med alla parter. Tror jag absolut är positivt. Så fort man sitter i samma rum så kommer det fram superbra grejer. Dialog, forum och träffar är viktigt.

Hamn 3: Frågan är om strategin räcker som verktyg. Tror inte man kan styra helt på detta sättet. Svårt att agera i en situation som en pandemi. Man ser kanske att man behöver släppa fram gods i större omfattning än vad man gör eftersom man ser vikten av det. Helt enkelt se över kapacitet och fördelning gällande passagerartåg och godståg. // Tror att järnvägen och sjöfarten har stora fördelar i t.ex. en pandemi.

Industri och varuägare 1: Har man en diskussion, fungerande infrastruktur osv så bidrar detta dokument till riktning och struktur. Ännu mer sårbart om man inte hade fokus och riktning på frågan, så det är viktigt att dessa typer av dokument finns. Tror det kan hjälpa till att stärka.

Industri och varuägare 2: Jag tror det. T.ex. exemplet järnvägsfärjor mellan Sverige och kontinenten ☐ Banarbete i Danmark under sommaren gjorde att tågen påverkades starkt i.o.m. Öresundsbron som ända utfart på järnväg från Sverige till kontinenten, visar på låg redundans. Extremt viktigt att dessa frågor kommer upp på den politiska agendan, genom t.ex. en sådan här strategi.

Industri och varuägare 3: Vi kanske inte kommer gå tillbaka till lastbilssidan så som vi har gjort innan. Vi ser ju att ökade volymer fungerar på sjö och järnväg. Men inte optimalt för oss att öka våra volymer på dessa trafikslag. // Återigen – adressera hur vi ska göra? Hur ska det gå till? Då kan man börja prata om hur man kan lindra effekter av t.ex. en pandemi. Känns som det är enklare att hantera t.ex. en pandemi med trafikslag sjö och järnväg. Dessa trafikslag var robusta i sammanhanget av en pandemi. // Så mitt svar är ja!

Industri och varuägare 4: Inte direkt att strategin har bidragit. Men helt klart så har det i hela samhället blivit klart kring olika brister. T.ex. beredskapslager, vem som ska hålla lager osv. Nu har

man fått en tankeställare. På så sätt är det en nyttig tankeövning för många. // Trender som redan fanns kan säker accelereras – t.ex. vår verksamhet för kartonger mot e-handel. Förväntat uppsving!

Industri och varuägare 5: Om vi kopplar till kriser generellt; robust, kapacitetsstark infrastruktur – vi är alltid beroende av ett bra transportsystem. Robusthet är avgörande. I de flesta fall är det delar av nätverket som påverkas, t.ex. strejk. Det behövs en förmåga att snabbt ställa om och parera mot den delen av nätverket som inte fungerar. Här måste man lägga mycket jobb tror jag. T.ex. hamn – om vi har störningar i en hamn, hur kan vi styra dessa flöden till en ny hamn. Här blir ju infrastrukturfrågan väldigt viktig. Tänka till och utveckla de bitar så vi snabbt kan ställa om godsflöden.

Industri och varuägare 6: När strategin antogs fanns ju detta (pandemin) inte i tanken på detta viset. Kopplingar kan göras med facit i hand kring vad som funkar och inte. Ur ett transportperspektiv så är min upplevelse så är lastbilsflöden mycket mer sårbara. Det finns ju inte ett recept på varje pandemi. Det är ju tydligt hur rubbningarna slår på detta trafikslag. Men om man är i ett sjötransportsystem med godsflöden som fluktuerar så är det ändå ganska stabilt. Även järnväg visar sig vara stabilt. Över tid är nog sjöfart och tåg mer stabila trafikslag. Här tror jag strategin kan bidra. Om man tittar på strategin som sådan så är ju mycket kopplat till dessa trafikslag.

Industri och varuägare 7: Nej, inte rakt av. Ingen påverkan och koppling för vår del mellan pandemin eller strategin. Strategin i sig hjälper inte i pandemin från vårt perspektiv. Vi har lidit på sätt som andra har i.o.m. att våra volymer har ökat.

Industri och varuägare 8: En sak som man beslutade om var lättnader i kör och vilotidsregler för lastbilschaufförer – detta gav en tillfällig lättnad. Man behövde möjliggöra flexibilitet. // Man pratar en del om kapacitet i strategin – genom att införa lättnader i reglerna (som exempel) ovan så kanske man kan öka kapaciteten? // Samtidigt är det en fri marknad och man kan fortsätta ta beslut där...man får inte ta död på marknaden. Det måste vara marknadsdrivna förändringar. // En annan sak: om man köper nere från kontinenten – när totala godsvolymen går ner så anpassar sig transportledet. Då minskar underlag för rederier och färjor. Då blir man väldigt störd i vilka färjor man kan ta och när. // Att man i strategin funderar kring t.ex. kapacitet och regelverk – funkar detta regelverk? Måste finnas mer flexibilitet. Chaufförer måste ställa bilarna en kvart från sitt hem för att kanske bli hämtade av familjen – här finns ingen redundans! // Av trafiksäkerhetsskäl, absolut. Men inte av kapacitet och miljöskäl, här är det negativt! // Detta kom man på under pandemin – lite för tuffa regler – kanske borde släppa på dessa för att öka kapacitet?

Offentlig aktör 1: Man behöver jobba mer internationellt med strategin. Osäker på om pandemin har tvingat oss att tänka annorlunda kring vissa järnvägsstråk osv. // Kan NGTS fånga upp att färre persontåg har gått, till fördel för godstågen? // Har det blivit mer bekvämt, eller stor skillnad? Har det haft effekter på konkurrenskraft? // Godstransportstrategin borde lista max 5 procent restidsförlängning för gods. // Har trafikverket ensamrätt att bedöma föreningar? // Vad som kategoriseras som försening av tåg harmoniserar inte mellan t.ex. trafikverket och västtrafik // Har NGTS några gemensamma mål här? // Flyttas gods till väg har strategin misslyckats. Går ej att lita på järnväg, man kör lastbil för det är för mycket förseningar på järnväg. // Jag är för en bredare förankrad process för att utveckla sådana här dokument!

Offentlig aktör 2: Ja, strategin kan i högre grad behandla hur samarbeten över nationella gränser och kommunikation av dessa kan förbättras. Det som sker i Tyskland har stor inverkan på oss som gränsregion. Eftersom vi har många gränsöverskridande samarbeten i dagsläget, ser vi vikten av att

man lägger vikt på dessa och utvecklar dem. // Utöver detta kan delar som robusthet och redundans i strategin hjälpa till att lindra effekter av t.ex. en pandemi och därmed också stärka godstransporter. // Återigen, det är bra att det finns en nationell strategi som understödjer det vi arbetar med!

Offentlig aktör 3: Svårt att se det faktiskt.

Transportör 1: Vet ej, svårt att säga. Viktigt att man har en tät dialog med alla andra parter på godsmarknaden. Det upplever jag att vi redan hade innan, men genom en pandemi tycker jag det visar sig extra tydligt. Man behöver se över transportsystemet mer kring redundans, detta är en självklarhet. Samt då hålla uppe kommunikationskanaler, veta kring vilka flöden som finns, vilka aktörer som gör vad på marknaden osv.

Transportör 2: Det tror jag den kan. Robusthet och hållbarhet har många perspektiv. Det är viktigt att sätta strategin i ett internationellt perspektiv, vi påverkas av det som sker i Europa och också världen. Svenska transporter ska stärka svensk konkurrenskraft, näringsliv och jobb. Tror absolut att ett sådant här dokument kan hjälpa här. Några konkreta saker som är viktigt för oss som åkeri är säkra uppställningsplatser och övernattningsplatser för chaufförer.

Transportör 3: Tycker det är bra att man ska tala om riktning – kan hjälpa till i en paniksituation. Kan ju användas bra, men går för långsamt för att användas i denna. Strategi är alltid bra när det blir stora förändringar. Ha tempo som en strategisk punkt – att jobba snabbare med åtgärderna som strategin innehåller samt förändringstakten!

Transportör 4: Skulle isf vara att man fokuserar kring vissa godsstråk som i dagsläget är viktiga. Bra att dessa är väl uppbyggda och har en god tillförlitlighet.

Transportör 5: Det man har sett är att transporterna har en enormt viktig samhällsfunktion. Vi har t.ex. samarbetat med röda korset. Vi har kunnat bidra till en bättre vardag med våra transporter. Transporter har lite gått från att vara en lyxfunktion till att bli en väldigt viktig samhällsfunktion. I och med detta är det viktigt att en strategi ger stöd för en hållbar utveckling. Alla förändringar ska ju gå åt rätt håll, men stor risk finns att det går åt fel håll. Förhoppningsvis kan strategin hjälpa till att hålla samman dessa frågor. //

Transportör 6: Det som vi känner som företag är ju egentligen, som jag tycker är mest relevant till strategin, de är de förändringar som kommer ske med anledning av mobility package. Detta är vi mest intresserade av. T.ex. från 20e aug får chaufförerna inte ta sin vila i bilen. Finns det med i infrastrukturen? Finns det säkra parkeringar? Möjligheten att ställa fordonen när körtiden är slut? Chaufförerna har rätt att åka hem var 4e vecka, då måste de ha ett ställe att ställa bilen på. Nya färdskrivare krävs, registrera dessa i rätt register måste göras, riskanalyser måste göras osv. // Jag vet faktiskt inte hur man ska kunna åstadkomma denna förändring i Sverige. Detta har ju påverkan på vår godsstrategi skulle jag säga. Detta är direkt kopplat till mobility package och inte Corona. Handlar istället om kontroller och riskanalyser. Inget som vi märker av finns i dagsläget, trots att vi är Sveriges största transportföretag. // 21a feb från 2022 har vi helt nya regler igen (utstationeringen? Bilar ska hem till sitt hemland var 4e vecka. Det sker cabotage transporter inom länder av utomstående chaufförer. Dessa kommer försvinna) – 1,5 år är en kort tid att genomföra förändringarna som krävs! I november 2020 kommer mer detaljerade regler om hur detta ska skötas och fungera. En svensk godstransportstrategi måste lyfta hur detta ska funka!!! // Hur kan strategin adressera och lyfta detta?

AKTÖRER SOM SAGT JA TILL INTERVJU

Billerud Korsnäs

Bring

CFL Cargo

Gävle Hamn

Hector Rail

Helsingborgs Hamn

Holmen Paper

ICA

PostNord

Region Skåne

SCA Logistics

Skanska

Stena Line

Södra Skogsägarna

Volvo AB

Volvo Cars

Västra Götalandsregionen

Wallhamn

BILAGA 3 – ENKÄTSVAR CORONA-PANDEMIN

Har er verksamhet gällande godstransporter påverkats av Corona-pandemin?

| | Antal | Procent |
|-------------------|-------|---------|
| Ja | 23 | 56 % |
| Nej | 17 | 41 % |
| Ingen uppfattning | 1 | 2 % |
| Totalt | 41 | 100 % |

På vilket sätt har era godstransporter påverkats av Corona-pandemin? (Fritext):

- "Minskat något på grund av kundernas åtgärder"
- "Not been able to make carry in deliveries to businesses and homes in some markets. Lack of supply for inbound deliveries when borders shut."
- "Ökade volymer"
- "Gods söker sig nya vägar när passagerarfärjor inte längre tar gods till följd av att de ligger still"
- "Färre avgångar har gett ökat behov av planering och ökade lagernivåer. Dyrare kostnader pga. högre kostnader hos åkerierna."
- "För vår linje Sverige – Finland har vi märkt av en ökning efter Corona-utbrottet"
- "Förändrade marknader vad gäller efterfrågan på olika produkter på olika marknader. Strukturuomvandlingen i branschen har påskyndats. Godstransporter på järnväg har fungerat otroligt bra, vilket visar hur bra systemet skulle kunna fungera om det är färre störningar. Stora problem i containerflöden i världen, vilket är ett tydligt fokus på att logistiksystem är cirkulära. Problem vid gränspassager i Europa samt påverkan på kapacitet av lastbilstransporter."
- "Mindre volymer"
- "Minskade flöden inom vissa godssegment och ökade inom andra"
- "Högre volymer samt förändrade behov avseende varor, regioner samt försäljning i butik"
- "Minskade flöden och ändrade flödesrutter på godset"
- "Större säkerheten kring personalen. Ökande volymer i vissa segment och minskande i andra."
- "Minskade volymer"
- "Minskade partisändningar"
- "Ökat"
- "Blandat! Vissa volymer ökar, andra minskar. Sammantaget fortfarande en svag ökning"
- "Minskade ordrar"
- "Alla transporter till flyget är tillfälligt borta"
- "Låg efterfrågan"

Har Corona-pandemin blottlagt eller belyst något som inte fångas i NGTS och i så fall vad? (Fritext):

- "Need more reliable and more frequent international rail services to Sweden. Systemtåg with trailers from Italy, Germany, etc. Nationally, suggest major food retailers more volume to rail. ICA 100 percent dependent on road transport within Sweden."
- "Nej"
- "Internationella gränspassager och EU:s inre marknad är ett område som borde utvecklas i godstransportstrategin. Frågor om redundans borde lyftas högre i godstransportstrategin. Järnvägen kan fungera superbära om rätt åtgärder görs."
- "Kan inte överblicka det i nuläget"

VI ÄR WSP

WSP är en av världens ledande rådgivare och konsultbolag inom samhällsutveckling. Med cirka 50 000 medarbetare i över 40 länder samlar vi experter inom analys och teknik, för att framtidssäkra världen.

Tillsammans med våra kunder tar vi fram innovativa lösningar för en mänsklig, trygg och välfungerande morgondag. Så tar vi ansvar för framtiden.

wsp.com

WSP Sverige AB
Box 13033
402 51 Göteborg
Besök: Ullevigatan 19

T: +46 10 7225000
Org nr: 556057-4880
Styrelsens säte: Stockholm
wsp.com

