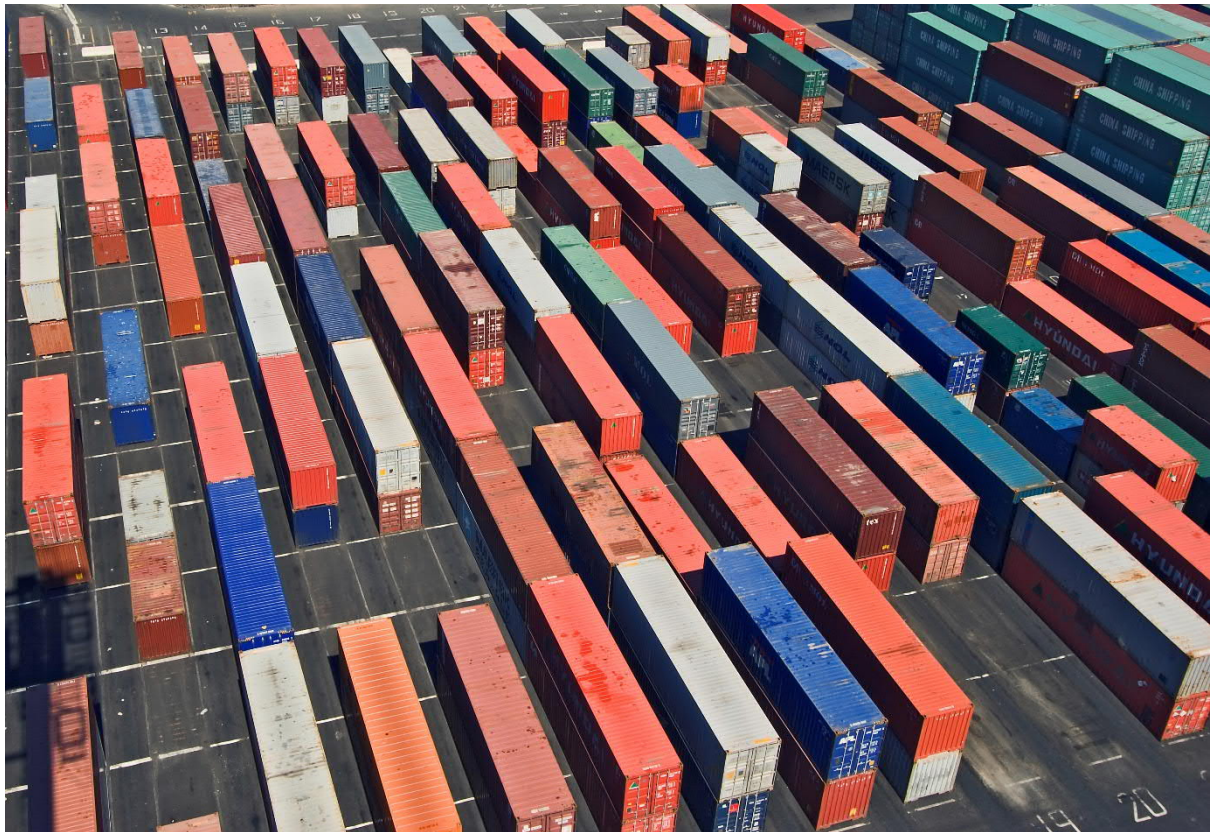


# DELUTVÄRDERING AV ARBETET MED DEN NATIONELLA GODSTRANSPORTSTRATEGIN

2020-03-04



# Delutvärdering av arbetet med den nationella godstransportstrategin

## 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](mailto:eva.lindborg@trafa.se)

### WSP Advisory

Daniel Moback  
Tel: +46 10 722 71 75  
[daniel.moback@wsp.com](mailto:daniel.moback@wsp.com)

UPPDRAGSNAMN  
Delutvärdering av arbetet med den  
nationella godstransportstrategin

UPPDRAGSNUMMER  
10290967

REDAKTÖR  
Daniel Moback

DATUM  
2020-03-04

Granskad av  
Mona Pettersson

# INNEHÅLL

<b>SAMMANFATTNING</b>	<b>5</b>
BAKGRUND, SYFTE OCH METOD	5
FRÅGESTÄLLNINGAR	5
URVAL OCH SVARSFÖRDELNING	5
INTERVJUSVAR	6
ANALYS	6
SLUTSATSER	7
<b>1 INLEDNING</b>	<b>8</b>
1.1 BAKGRUND	8
1.2 SYFTE	8
1.3 OMFATTNING	8
1.4 AVGRÄNSNINGAR	9
1.5 METOD	9
<b>2 INTERVJU- OCH ENKÄTFRÅGOR</b>	<b>10</b>
<b>3 URVAL AV RESPONDENTER</b>	<b>11</b>
3.1 ENKÄTUNDERSÖKNING	11
3.2 INTERVJUER	11
<b>4 SVARSFÖRDELNING</b>	<b>13</b>
4.1 ENKÄTUNDERSÖKNING	13
4.2 INTERVJUER	13
4.3 TOTALT	13
<b>5 INTERVJU- OCH ENKÄTSVAR</b>	<b>14</b>
5.1 KÄNNEDOM OM NGTS	14
5.2 FÖRÄNDRINGAR SOM LIGGER I LINJE MED NGTS	16
5.3 SAMVERKAN INOM GODSTRANSPORTSEKTORN	21
5.4 KOMMER NGTS LEDA TILL FÖRÄNDRING?	22
5.5 ÖVRIGA KOMMENTARER	24
<b>6 ANALYS</b>	<b>26</b>
6.1 KÄNNEDOM OM NGTS	26
6.2 ANPASSNING	27
6.3 ÅTGÄRDER	27
6.4 SAMVERKAN	28
<b>7 SLUTSATSER</b>	<b>30</b>
7.1 EFFEKTER AV NGTS HITTILLS	30
7.2 FÖRVÄNTAD UTVECKLING	30
<b>REFERENSER</b>	<b>32</b>

INTERVJUER	32
ENKÄTUNDERSÖKNING	32
ÖVRIGA REFERENSER	33
<b>BILAGA 1 – ENKÄTFRÅGOR</b>	<b>34</b>
<b>BILAGA 2 – REGIONERNAS INTERVJUSVAR</b>	<b>38</b>

## SAMMANFATTNING

### BAKGRUND, SYFTE OCH METOD

Regeringen presenterade i juni 2018 en nationell godstransportstrategi (NGTS) med syftet att skapa förutsättningar för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter. Trafikanalys har regeringens uppdrag att följa upp och utvärdera strategins genomförande under perioden 2018-2022. 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. Resultatet av första årets enkätundersökning och intervjuer redovisas i denna rapport.

### FRÅGESTÄLLNINGAR

Studien syftar alltså till att utreda huruvida olika aktörer har anpassat sig till NGTS. Detta genom att försöka besvara ett antal 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, enligt följande:

1. Känner du till NGTS?
2. Har ni genomfört några förändringar eller satsningar när det gäller upphandling/utförande av transporter det senaste året?
3. Vad var skälet till att ni genomförde förändringen/satsningen?
4. Planerar ni att genomföra förändringar eller satsningar?
5. Vad är anledningen till att ni planerar att genomföra förändringen/satsningen?
6. Tycker ni att det är viktigt att NGTS finns?
7. Tror ni att NGTS kommer att medföra några förändringar?
8. Har NGTS påverkat er samverkan inom godstransportsektorn?

### URVAL OCH SVARSFÖRDELNING

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 175 mottagare. Svar erhöles från 42 respondenter, vilket motsvarar en svarsfrekvens på 25 procent. 25 potentiella intervjuobjekt identifierades, varav 16 slutligen ställde upp på en intervju.

## INTERVJUSVAR

På frågan om kännedom om NGTS svarade ca 20 procent av respondenterna att de inte känner till den. Ca 30 procent angav att de vet att den finns men att de inte känner till dess innehåll medan 45 procent angav att de vet att den finns och att de känner till dess innehåll. 2 st. respondenter angav att de arbetar utifrån NGTS.

Avseende åtgärder som ligger i linje med NGTS svarade ca 75 procent av respondenterna att de under det senaste året har genomfört någon form av förändring inom logistik och transport. En något lägre andel anger att de planerar att genomföra en förändring inom de kommande tre åren. Genomförda och planerade åtgärder återfinns huvudsakligen inom kategorierna miljö, drivmedel, transporteffektivitet och logistik. Som huvudsakliga drivkrafter anges affärsmässighet och ekonomi, miljö, intern policy eller interna mål samt yttre påverkansfaktorer så som regleringar och krav från kunder.

21 procent av respondenterna angav att NGTS har bidragit till nya samarbeten eller samverkansformer medan 62 procent angav att den inte har gjort det. 17 procent av respondenterna svarade att de inte vet.

På frågan om huruvida respondenterna tycker att det är viktigt att NGTS finns svarade ca 70 procent "Ja" medan 30 procent svarar "vet ej". Enbart ett fåtal svarar "Nej" på frågan.

46 procent av respondenterna tror att NGTS kommer att medföra förändringar och ungefär lika många anger att de inte vet. 8 procent av respondenterna anger att de inte tror att NGTS kommer att medföra förändringar.

## ANALYS

Att döma av erhållna intervju- och enkätsvar verkar NGTS ha fått genomslag, så till vida att sammantaget ca 80 procent av de tillfrågade känner till att den existerar. I det stora hela har strategin alltså fått genomslag i form av kännedom om den, men något mindre vad gäller kännedom om dess innehåll.

Benägenhet att ta till sig strategin och läsa om dess innehåll ökar om branschen man tillhör är direkt berörd av innehållet. Exempelvis visar enkätundersökningen, samt till viss del också intervjuerna, att hamnar var relativt väl inlästa avseende strategins innehåll, vilket kan bero på att intermodalt skifte och vikten av sjöfart som trafikslag lyfts fram i NGTS. På samma sätt som att det är intressant att analysera vilka som har tagit till sig NGTS är det intressant att studera vilka som inte har gjort det. Avseende åkerier exempelvis kan konstateras att två tredjedelar av dessa angivit att de inte känner till NGTS eller att de bara visste om att den finns.

Många av de intervjuade aktörerna kommunicerar att man inser att man är en del av problematiken i ett större sammanhängande system. Kopplat till detta uttrycks insikt i att man som aktör måste vara beredd att möta ökade krav från aktörer/kunder/samarbetspartner som har strategin i ryggen. Många uttrycker vidare vikten av samverkan och olika nätverk som verktyg för implementering av strategin. En anpassningseffekt har troligen uppstått genom spridningen av strategin och dess innehåll i dessa olika nätverk.

Sammantaget kan konstateras att de åtgärder som respondenter och intervjuade aktörer har genomfört oftast inte har någon direkt koppling till strategin och dess innehåll. En indirekt koppling

finns ofta, men inget tyder på att åtgärder som har tagits upp i den här studien skulle vara direkta effekter av det som står i NGTS

Sammanfattande kan konstateras att strategin gör att respondenterna:

- upplever att "godset" i och med NGTS får en starkare röst – generellt och politiskt
- upplever att NGTS triggat ett gemensamt och nationellt synsätt på godsfrågan
- upplever att NGTS bidrar till långsiktighet och att den underlättar politiska beslut i frågan

## SLUTSATSER

NGTS är känd hos aktörer inom transport- och logistiksektorn men den har ännu inte haft någon större betydelse för verksamheten. Intervjuer och enkätsvar ger en bild av att NGTS verkar positivt på de aktörer som berörs, i den bemärkelse att den blir ett stöd samt att den bekräftar arbetet man engagerar sig inom. Samtidigt ger enskilda aktörer uttryck för att det saknas del viktiga aspekter och ett riktat fokus för att kunna realisera det som står i strategin. Här menar man att det krävs mod och obekväma beslut för att åtgärder ska kunna genomföras och för att utvecklingen ska drivas i rätt riktning.

Det är förmodligen av stor vikt att arbetet med NGTS fortsätter, inte bara i utvecklande av nya strategidokument, men i form av förankring i beslut och strukturer som verkar i den riktning som man sätter i strategin. Man kommer i större grad behöva koppla det som står i strategin till konkreta och genomförbara åtgärder som ej sätter aktörer i en alltför utsatt situation affärsmässigt. Detta kommer med ganska hög sannolikhet kräva ett stort politiskt stöd från regering och myndigheter i kombination med styrmedel, subventioner och regelverk som styr marknaden åt önskat håll, eftersom detta är en så pass avgörande faktor för beslutsfattare hos de i studien berörda aktörerna.

Det finns ett antal punkter som är av stor vikt att fokusera på och arbeta framåt med. Man kan, utefter studiens resultat och det som främst har kommunicerats genom intervjuer, identifiera att följande punkter kräver särskilt fokus:

- Omsättning av strategins innehåll i fokuserat arbete för specifika trafikslag
- Konkreta åtgärder för att realisera innehållet i strategin
- Skyndsamma subventioner, styrmedel och regelverk som stöttar rätt aktörer i genomförande av åtgärder för att uppnå strategins mål
- Kontinuerligt upprätthållande samt en ökande grad av samverkan mellan privata aktörer, myndigheter och regioner

# 1 INLEDNING

## 1.1 BAKGRUND

Regeringen presenterade i juni 2018 en nationell godstransportstrategi (NGTS) med syftet att skapa förutsättningar för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter.<sup>1</sup> I strategin presenteras den övergripande inriktningen med hjälp av följande resultat- och effektmål:

- Konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter
- Omställning till fossilfria transporter
- Innovation, kompetens och kunskap

För dessa tre mål nämns i strategin 14 insatsområden och 95 insatser. Den övergripande inriktningen och insatserna ska bidra till att de transportpolitiska målen nås, stärka näringslivets konkurrenskraft och främja överflyttning av godstransporter från väg till järnväg. Strategin är också avsedd att vara en plattform för fortsatt samverkan inom godstransportområdet.

Trafikanalys har regeringens uppdrag att följa upp och utvärdera strategins genomförande under perioden 2018-2022. En del av uppdraget är att följa upp och utvärdera strategins effekter. En viktig del är att beskriva hur godstransportaktörerna 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 och på så sätt utvärdera resultatet av arbetet med att genomföra godstransportstrategin. Uppdraget pågår under perioden 2019-2022.

## 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.

Med godstransportaktörer avses i detta sammanhang:

- Transportköpare/varuägare (industrier och offentliga)
- Transportörer (speditörer, åkerier, lastbilscentraler, rederier och tågoperatörer)
- Omlastare (hamnar, kombiterminaler och vägterminaler)
- Regioner

## 1.3 OMFATTNING

Uppdraget omfattar planering och genomförande av återkommande intervjuer och enkätundersökning riktade till aktörer som berörs av NGTS. Intervjuerna kommer att utföras vid minst två tillfällen, hösten 2019 och hösten 2020. I denna rapport redovisas resultatet av intervju- och enkätstudien genomförd under hösten 2019.

---

<sup>1</sup> Nationell godstransportstrategi, <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/nationell-godstransportstrategi/>, Regeringskansliet (2018)



## 1.4 AVGRÄNSNINGAR

Branschföreträdare och intresseorganisationer har inte adresserats i studien, då dessa dels ofta har varit involverade i referensgrupper eller liknande i arbetet med att ta fram NGTS och dels på grund av att de representerar en större grupp medlemmar. Det sistnämnda ger i och för sig en inblick i hur branschen ser på NGTS, men det säger inget om hur väl företagen har anpassat sig till den.

## 1.5 METOD

Undersökningen har genomförts genom en kombinerad intervju- och enkätstudie<sup>2</sup>. 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 transporternas 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.

---

<sup>2</sup> För framställning av enkäter användes web-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 till regioner har anpassats något för att ta hänsyn till att de har egna strategier och att de har god insikt i NGTS.

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

### Intervjufrågor:

1. Känner du till NGTS?
2. Har ni genomfört några förändringar eller satsningar när det gäller upphandling/utförande av transporter det senaste året?
3. Vad var skälet till att ni genomförde förändringen/satsningen?
4. Planerar ni att genomföra några förändringar eller satsningar?
5. Vad är anledningen till att ni planerar att genomföra förändringen/satsningen?
6. Tycker ni att det är viktigt att NGTS finns?
7. Tror ni att NGTS kommer att medföra några förändringar?
8. Har NGTS påverkat er samverkan inom godstransportsektorn?

### Intervjufrågor specialanpassade för regioner:

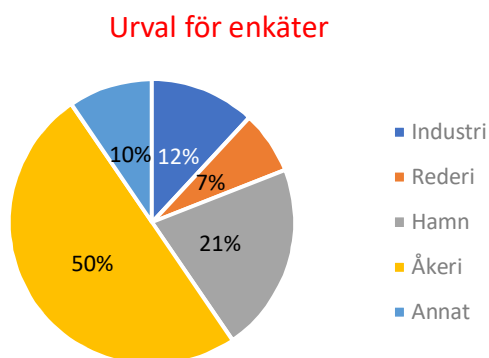
1. Hur väl känner ni till NGTS?
2. Har NGTS påverkat ert arbete i regionen?
3. Tror ni att NGTS kommer att påverka ert arbete framöver?
4. Har NGTS påverkat arbetet med er regionala godstransportstrategi?
5. Tror ni att NGTS har påverkat andra aktörer i deras arbete med godstransporter och logistik?
6. Tycker ni att det är viktigt att NGTS finns?
7. Tror ni att NGTS kommer att medföra några förändringar?
8. Har NGTS påverkat er samverkan med andra offentliga eller privata aktörer?

## 3 URVAL AV RESPONDENTER

### 3.1 ENKÄTUNDERSÖKNING

Totalt 175 enkäter skickades ut varav 75 procent adresserades till åkerier och lastbilscentraler, 12 procent till industriföretag och resterande till hamnar, rederier och andra aktörer. Anledningen till att så stor andel enkäter skickades till åkerier och lastbilscentraler vara att en omfattande lista med kontaktuppgifter till sådana aktörer erhöles.

Enligt ovan var ambitionen att få en geografisk spridning av respondenterna, varför exempelvis utskicket inkluderade åkerier lokaliserade i Norrland, Svealand och Götaland. Vidare var ambitionen att få en bra spridning över olika typer av aktörer, men här blev åkerierna överrepresenterade på grund av den stora tillgången till e-postadresser till dessa aktörer.



Figur 1: Urval av respondenter för enkätundersökning

### 3.2 INTERVJUER

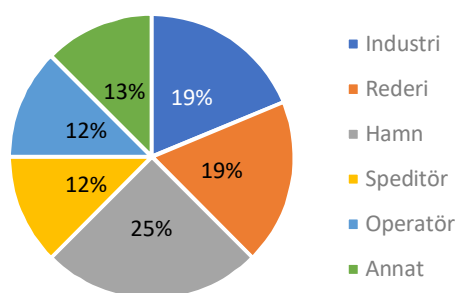
Totalt 25 potentiella intervjuobjekt identifierades, fördelade enligt följande:

- 10 industriföretag/varuägare
- 4 hamnar
- 4 rederier
- 2 tågoperatörer
- 2 speditörer
- 3 regioner

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. Företag som har ingått i referensgrupper vid framtagande av NGTS exkluderades.

Avseende position i företaget/verksamheten eftersträvades att få intervju med, VD, logistikchef, inköpsansvarig eller hållbarhetschef.

## Urval för intervjuer



Figur 2: Urval av intervjuobjekt

## 4 SVARSFÖRDELNING

### 4.1 ENKÄTUNDERSÖKNING

I enkätundersökningen erhöles 42 kompletta svar vilket ger en svarsfrekvens på ca 25 procent. Bortfallet var stort avseende framförallt åkerier och industriföretag, där 85 respektive 75 procent inte besvarade enkäten.

### 4.2 INTERVJUER

16 av de 25 identifierade intervjuobjekten intervjuades. För vissa branscher var det svårt att få personer att ställa upp på en intervju. Detta var gällande framförallt avseende industriföretag (ett bortfall om 7 st.), vilket är olyckligt då det är intressant att få en bred bild över effekterna av NGTS på aktörer som inte arbetar med godstransporter som huvudverksamhet men som kan påverka dess utförande. Övrigt bortfall utgjordes av en representant för ett rederi samt en representant för en region.

### 4.3 TOTALT

En sammanslagning av enkätundersökning och intervjustudie visar att åkerierna totalt utgjorde ca 35 procent av de svarande följt av rederier (ca 20 procent) och transportköpare (ca 15 procent). Antal genomförda intervjuer och besvarade enkäter fördelat per aktörskategori framgår av tabellen nedan.

Tabell 1: Antal genomförda intervjuer och erhållna enkätsvar fördelat per aktörskategori

Aktörskategori	Antal intervjuer	Antal enkätsvar	Totalt
Transportköpare (industri)	3	5	8
Transportköpare (offentliga)	2	0	2
Speditörer	2	0	2
Åkerier	0	21	21
Rederier	3	3	6
Tågoperatörer	2	0	2
Hamnar	4	9	13
Annat	0	4	4
<b>Totalt</b>	<b>16</b>	<b>42</b>	<b>58</b>

## 5 INTERVJU- OCH ENKÄTSVAR

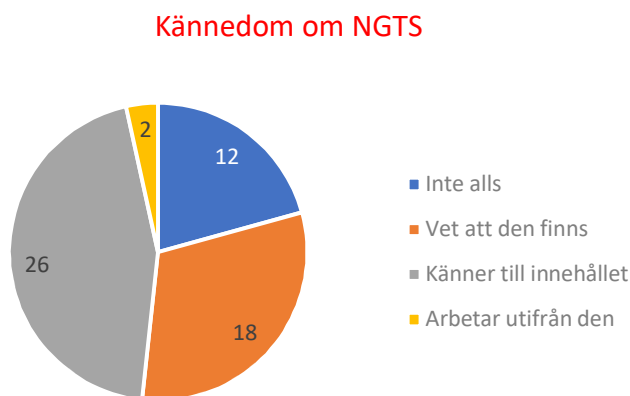
Nedan är en sammanställning och tolkning av erhållna intervju- och enkätsvar. Kvantifiering av svaren har gjorts där det är möjligt och sammanfattning/exemplifiering har gjorts av diverse intressanta fritextsvar som har inkommit. I redovisningen och analysen har enkät- och intervjusvar sammanställts, men där det krävs för förståelse redovisas skillnader separat. Om inget annat anges speglar diagram och tabeller svaren sammantaget (enkät- och intervjusvar).

### 5.1 KÄNNEDOM OM NGTS

På frågan om kännedom om NGTS fördelade sig svaren på de fördefinierade svarsalternativen enligt följande:

- 12 respondenter (21 procent) angav att de inte kände till att NGTS finns. Hälften av dessa var åkerier.
- 18 respondenter (31 procent) angav att de vet att NGTS finns men att de inte känner till dess innehåll
- 26 respondenter (45 procent) angav att de vet att den finns och att de även känner till dess innehåll. Av dessa var 8 st. hamnar och 7 st. åkerier.
- Två respondenter angav att de arbetar efter strategin.<sup>3</sup>

De intervjuade regionerna påstår att de känner till NGTS väl men att de inte arbetar efter den, då de har egna regionala strategier som huvudsakligen styr deras strategiska arbete. De anger vidare att de är tveksamma till om strategin är känd av näringslivet och andra aktörer.



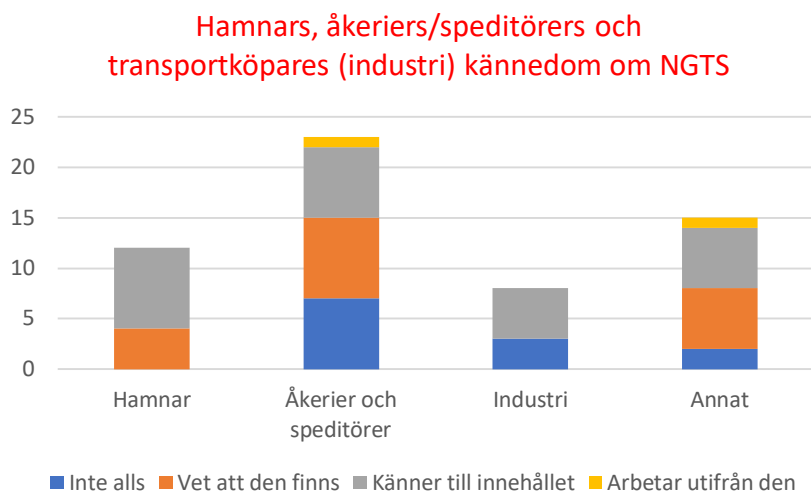
Figur 3: Kännedom om NGTS och dess innehåll

I figuren nedan visas hur respondenterna inom specifika aktörskategorier har besvarat frågan. Här framgår att alla tillfrågade hamnar känner till NGTS, varav merparten anger att de även känner till dess innehåll. Vidare kan utläsas att ca en tredjedel av åkerier/speditörer inte känner till NGTS, medan ca en tredjedel känner till den och ytterligare en tredjedel även känner till dess innehåll. Ett fåtal anger att de även arbetar utifrån NGTS. Avseende transportköpare inom industrin angav 3 st. att de inte

<sup>3</sup> Respondenterna har informerats om att deras svar inte ska kunna härledas till dem som individer, vilket förklarar varför vi inte anger aktörskategori här.

känner till strategin medan 5 st. angav att de vet att NGTS finns och att de även känner till dess innehåll.

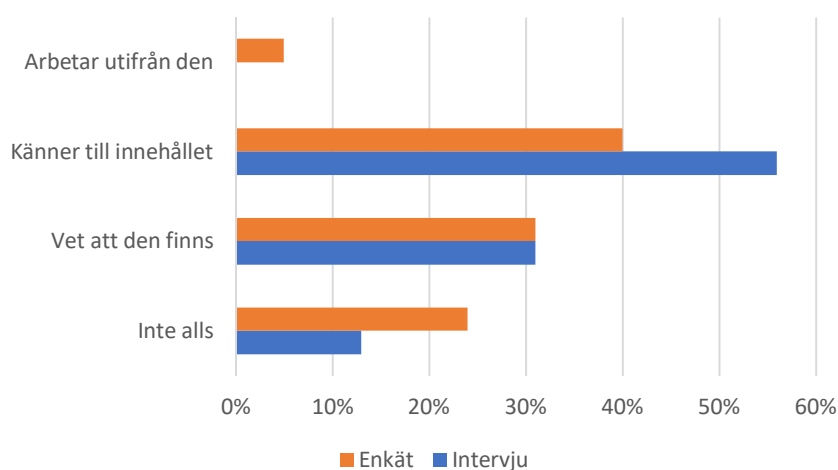
Av ovan kan utläsas att hamnar är den kategori där NGTS är mest känd vilket kan bero på att många sjöfartsfrågor lyfts i strategin. Sådana slutsatser bör dock dras med försiktighet, då urvalet av respondenter är begränsat.



Figur 4: Antal aktörer i respektive kategori och dess kännedom om NGTS

Det är betydligt större andel av intervjuobjekten än enkätrespondenterna som anger att de känner till innehållet i NGTS. Avseende de som känner till strategin men inte dess innehåll är andelen för dessa dubbelt så stor avseende enkätsvaren jämfört intervjuerna. En sådan observation kan dock anses vanskelig, med tanke på den stora skillnaden avseende urval (betydligt fler enkätsvar än genomförda intervjuer).

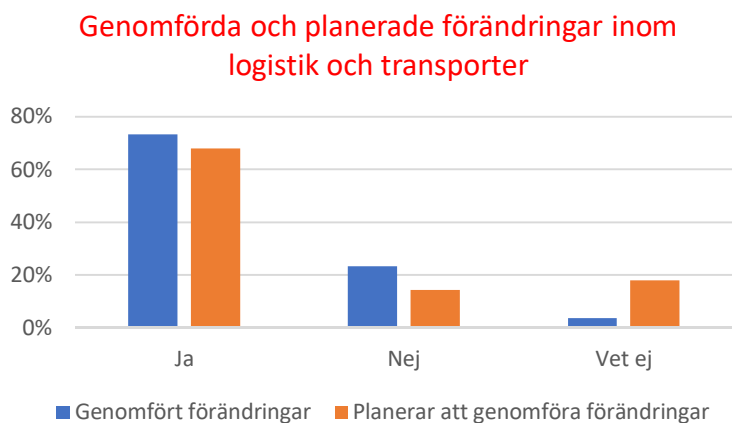
### Kännedom om NGTS fördelat på enkätundersökning och intervjuer



Figur 5: Kännedom om NGTS fördelat på enkätundersökning och intervju

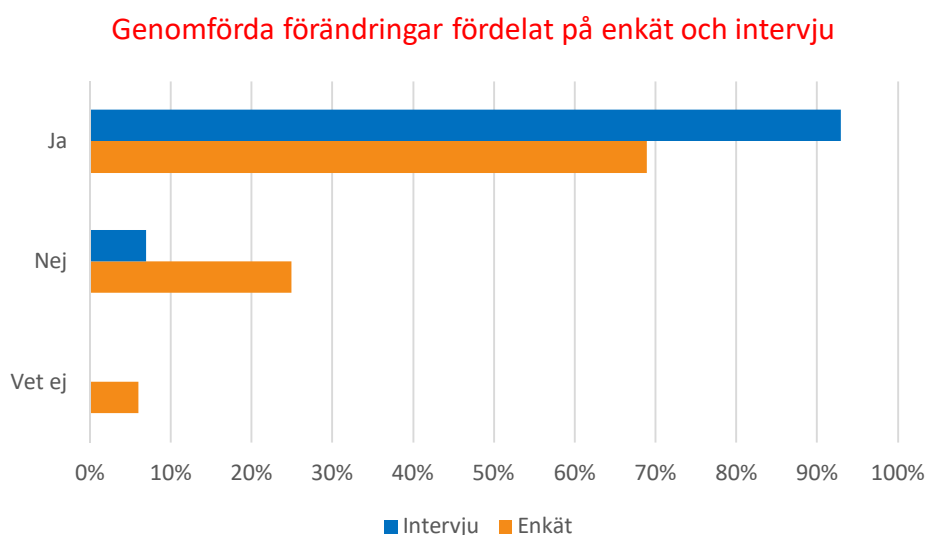
## 5.2 FÖRÄNDRINGAR SOM LIGGER I LINJE MED NGTS

Av de tillfrågade aktörerna uppger 73 procent att de under det senaste året har genomfört någon form av förändring inom logistik och transport. Något färre, 68 procent, uppger att de planerar att genomföra förändringar inom de kommande tre åren. Knappt 20 procent av respondenterna uppgav att de inte visste om det planerades några förändringar de kommande åren.



Figur 6: Genomförda och planerade åtgärder inom logistik och transport

Av de intervjuade uppgav 93 procent att de har genomfört förändringar under det senaste året. Motsvarande andel för enkätrespondenterna var 69 procent, varav 12 st. var åkerier, 8 st. hamnar, 5 st. industrier och 4 st. tillhörandes kategorin "Annat".



Figur 7: Genomförda förändringar inom logistik och transport fördelat på enkät och intervju

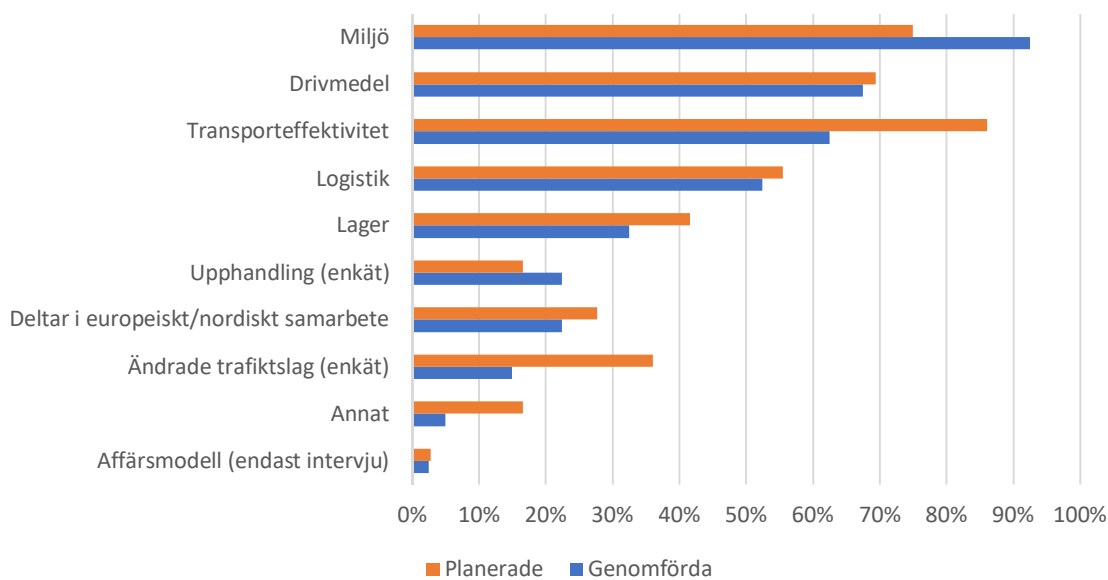
De intervjuade regionerna uppgav att de arbetar med sina regionala strategier och att dessa fungerar bra tillsammans med den nationella strategin. Detta då de egna strategierna till stor utsträckning lyfter samma frågor som NGTS och att NGTS ger stöd åt det regionala arbetet. De påtalar vidare att NGTS hjälper till att bygga upp regionala argument och bekräftar det arbete regionerna gör.



## Områden

På frågan om inom vilka områden insatser genomförts eller planeras att genomföras fanns möjligheten att välja flera svarsalternativ. Svaren visar att genomförda insatser framförallt handlar om miljö och hållbarhet, drivmedel, logistik och transporteffektivitet. Vidare anges fossilfrihet och elektrifiering som områden inom vilka förändringar har genomförts. Så även insatser som främjar transporteffektivitet såsom nya planeringssystem, längre fordon och insatser för att öka intermodalitet.

### Områden inom vilka företagen har genomfört eller planerar att genomföra förändringar



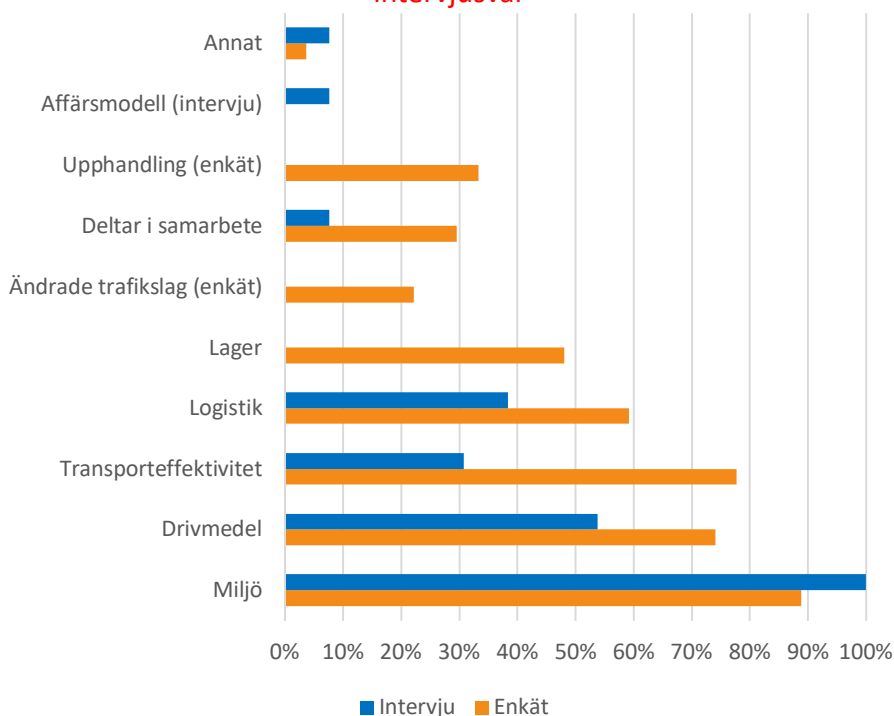
Figur 8: Områden inom vilka företagen genomfört eller planerar att genomföra förändringar

Inom kategorin hamnverksamhet har samtliga aktörer genomfört förändringar eller satsningar inom miljö. Det samma gäller för aktörer inom kategorierna transportörer och speditörer, med tillägget att dessa även genomfört förändringar avseende drivmedel. Motsvarande har flest aktörer inom industri, för enkätrespondenter, genomfört förändringar inom området transporteffektivitet. Aktörer inom kategori hamnar var de som planerade att genomföra flest åtgärder, med totalt 42 satsningar kopplat till logistik. Annan förändring beskrivet i figuren ovan innefattar digitalisering, elektrifiering, ombyggnation av järnväg för mer effektiv hantering samt utbyggnad av lagringsytor.

Det finns vissa skillnader i svaren mellan enkäterna och intervjuerna. I enkätsvaren har exempelvis lager och ändrat trafikslag valts som område i större utsträckning än i intervjuerna. Detta kan delvis förklaras av att enkätrespondenterna utgjordes av en större andel transportutförare, vilka har rådighet över dessa typer av förändringar.

Gällande planerade förändringar kan liknande mönster som avseende de genomförda observeras. Här märks dock en skillnad mellan enkät och intervjuer, då kategorin "annat" har använts mer frekvent under intervjuerna. Kanske tyder detta på att det finns osäkerheter om vad som planeras framöver, men att höga ambitioner finns. Ambitionerna kan ligga inom elektrifiering och autonoma fordon, men dessa fanns inte med som specifika svarsalternativ.

## Åtgärder inom vilka förändringar genomförts fördelat på enkät och intervjusvar



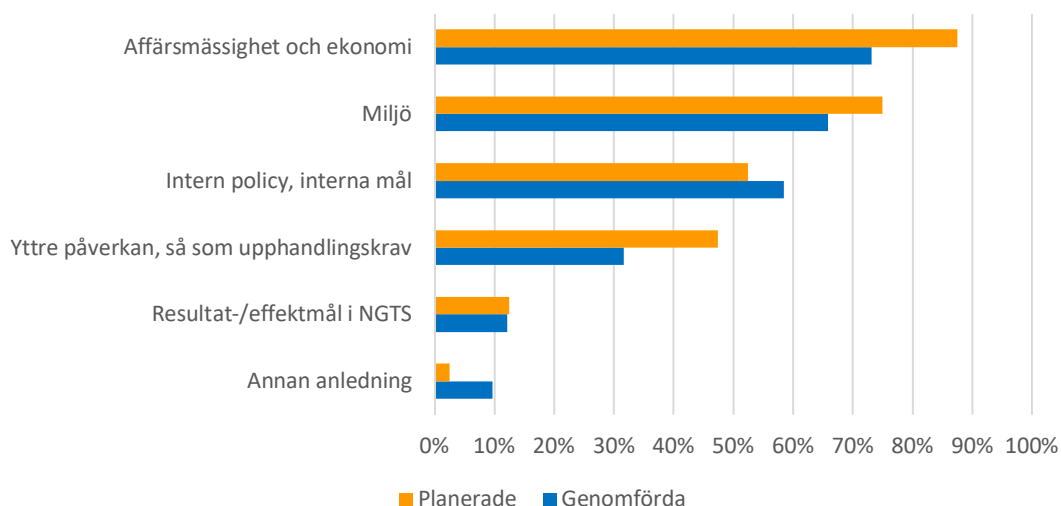
Figur 9: Genomförda åtgärder fördelat på område

### Drivkrafter

På frågan om drivkrafter bakom genomförda eller planerade förändringar fanns möjligheten att välja flera svarsalternativ, vilket kan vara viktigt att ha i åtanke när svaren studeras.

Den mest frekvent angivna drivkraften bakom genomförda och planerade förändringar/insatser var affärsmässig överlevnad eller utveckling (30 respondenter). Detta är starkt kopplat till intern policy och intern utveckling (24 respondenter), och visar att det som driver förändring i första hand är den egna affären – att utveckla sin verksamhet och att stärka sin position på marknaden. Även miljö (27 respondenter) kopplar till företagets utveckling och interna policy, och är en stark drivkraft bakom förändringar. 5 respondenter har angivit att NGTS i sig är en drivkraft bakom förändringen. Av dessa återfinns merparten inom hamnverksamhet. Gällande svarsalternativet "Yttra påverkan" (13 respondenter) kan detta avse exempelvis regleringar eller specifika krav från kunder.

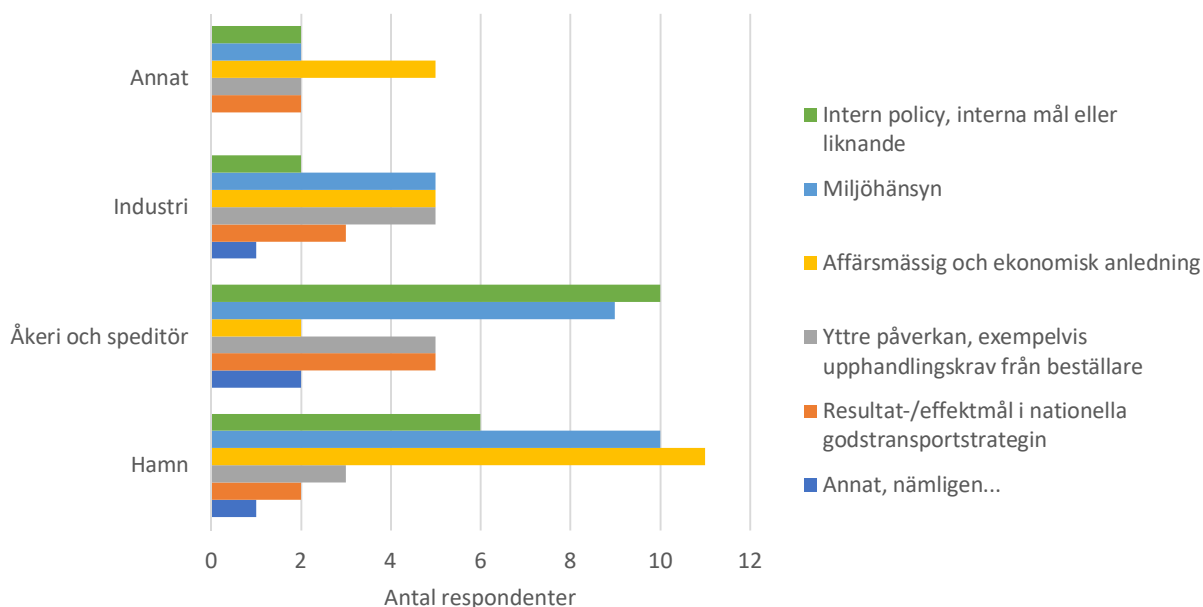
## Drivkrafter bakom genomförda och planerade förändringar



Figur 10: Drivkrafter bakom genomförda och planerade förändringar

Skälen till förändring skiljer sig åt mellan de olika aktörerna. Inom hamnverksamhet har flest respondenter angivit att skälet till förändring främst hade affärsmässig/ekonomisk anledning alternativt att det var miljörelaterat. För industrin är det tre lika stora drivkrafter som dominerar – affärsmässiga/ekonomiska, miljö respektive yttre påverkan (så som regleringar eller krav från kund). Avseende åkerier och speditörer har flest respondenter svarat att intern policy och interna mål samt miljö oftast ligger till grund till varför åtgärder genomförs. För aktörer som har kategoriserats som "annan" är de vanligaste skälen till förändring affärsmässiga eller ekonomiska.

## Drivkrafter bakom genomförda förändringar fördelat på aktörskategori

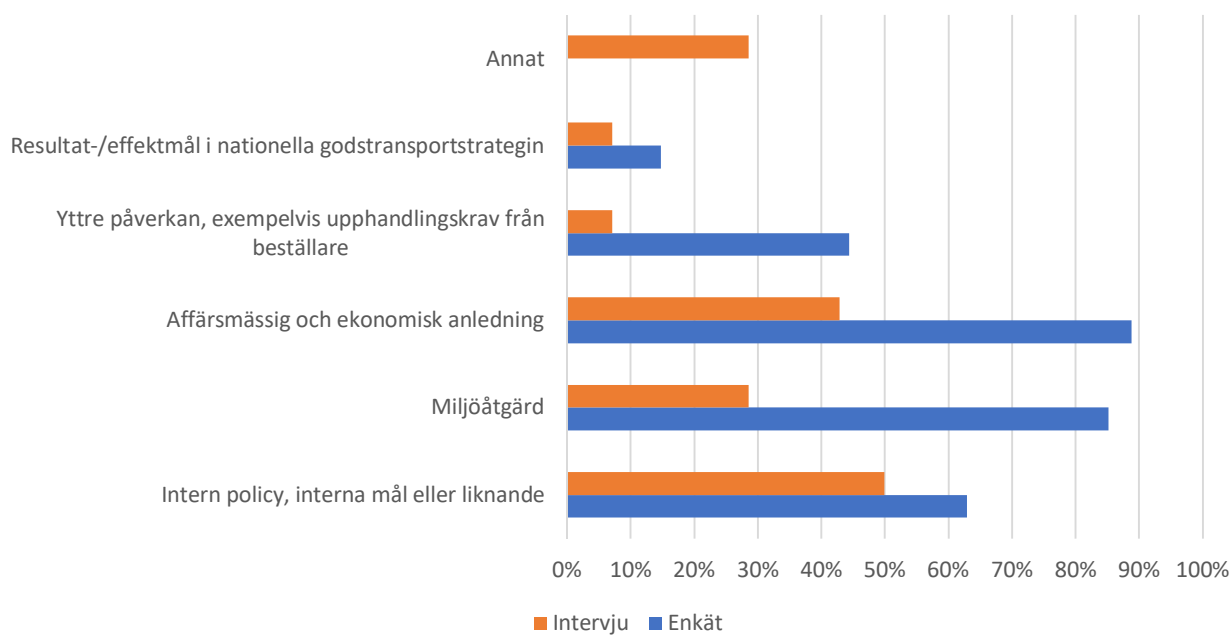


Figur 11: Drivkrafter bakom genomförda förändringar fördelat på aktörskategorier

Drivkraften bakom de förändringar som planeras är i princip de samma som för de genomförda. Avseende de planerade uppger dock en något större andel av respondenterna att affärsmässig utveckling är drivkraften medan en något mindre andel anger intern policy.

Det var stor skillnad mellan enkät- och intervjuaren på denna fråga. Det är tydligt att det i enkäten valts fler alternativ än bland de intervjuade. En anledning till detta kan vara att det är lättare att kryssa för fler alternativ i en enkät än att redovisa det i en intervju. Oavsett är det få som uppger att NGTS varit en drivkraft för genomförda åtgärder.

### Drivkrafter bakom genomförda förändringar fördelat på enkät- och intervju svar

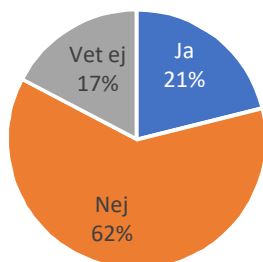


Figur 12: Drivkrafter bakom genomförda förändringar fördelat på enkät- och intervju svar

### 5.3 SAMVERKAN INOM GODSTRANSPORTSEKTORN

Drygt en femtedel av de tillfrågade uppgav att NGTS direkt eller indirekt lett till mer samarbete inom transportsektorn. En något mindre andel angav att de inte vet och ca 60 procent att NGTS inte lett till fler samarbeten.

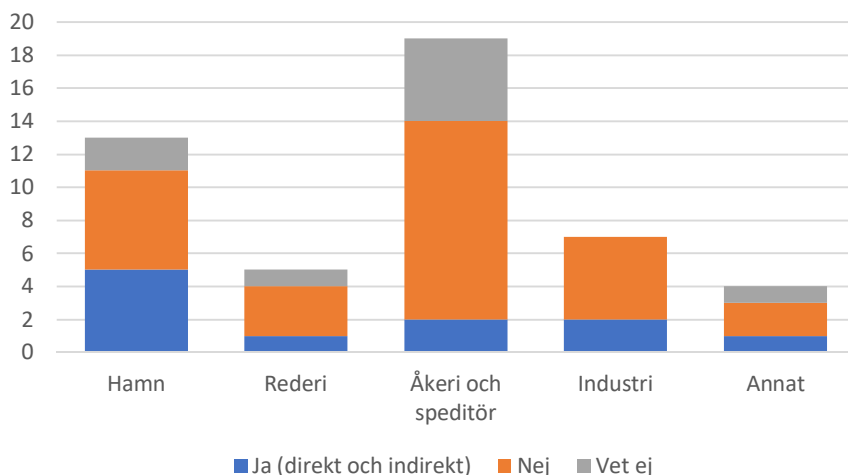
#### Har NGTS bidragit till nya samarbeten eller samverkansformer?



Figur 13: Andel som uppger att NGTS har bidragit till mer samverkan inom godstransportsektorn

Hamnar var den aktörskategori där störst andel angav att strategin lett till fler samarbeten (5 av 13 respondenter), medan lägst andel återfinns inom kategorin åkerier och speditörer (2 av 19 respondenter).

#### Har NGTS bidragit till nya samarbeten eller samverkansformer? (per aktörskategori)



Figur 14: Upplevd inverkan från NGTS på samarbeten och samverkansformer per aktörskategori

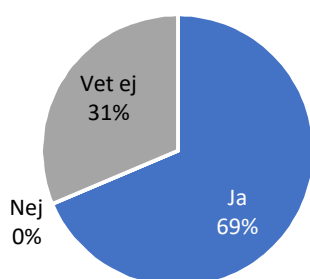
Flera respondenter påtalar att NGTS lägger en grund till samarbetet med andra parter och att den har definierat en startpunkt för samarbeten. Samtidigt påtalar att marknaden alltid styr om samarbeten ska komma till stånd eller ej. Bland de som uttryckt att de är tveksamma ("Vet ej") påtalar att NGTS nog har påverkat indirekt, men att de inte kan se några direkta samarbeten som startats på grund av den.

De som har svarat att NGTS inte lett till fler samarbeten uppger att de samarbeten som finns ingår i ordinarie verksamhet samt att det är marknaden som styr detta. Samtidigt menar de att om strategin ska få genomslag måste det till samverkan. Även denna grupp ser möjligheter till ökad samverkan i linje med NGTS. Regionerna tror inte att strategin har spelat en avgörande roll för samverkan, men att det kan vara så att andra aktörer är mer intresserade av att delta i samarbeten just för att strategin finns.

#### 5.4 KOMMER NGTS LEDA TILL FÖRÄNDRING?

Samtliga intervjuade personer anser att det är viktigt att NGTS finns, även de som inte kände till den innan intervjun. Ur enkätsvaren framkommer en mer splittrad bild, då knappt 70 procent här anger att det är viktigt att strategin finns medan drygt 30 procent anger att de inte har någon åsikt. Intressant är att ingen anser att det är oviktigt att NGTS finns. En tolkning av svaren är att det faktum att den finns verkar vara viktigt, vad den innehåller är mer sekundärt.

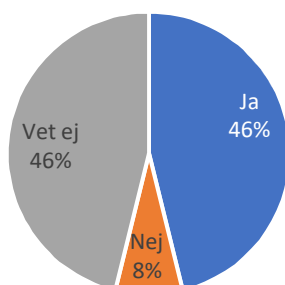
##### Är det viktigt att NGTS finns?



Figur 15: Andel respondenter som anser att det är viktigt att NGTS finns

Knappt hälften av de tillfrågade tror att NGTS kommer att innebära någon form av förändring. Lika många uppger att de inte vet om det kommer att innebära någon förändring. Endast 8 procent uppger att de inte tror att den kommer att leda till förändring.

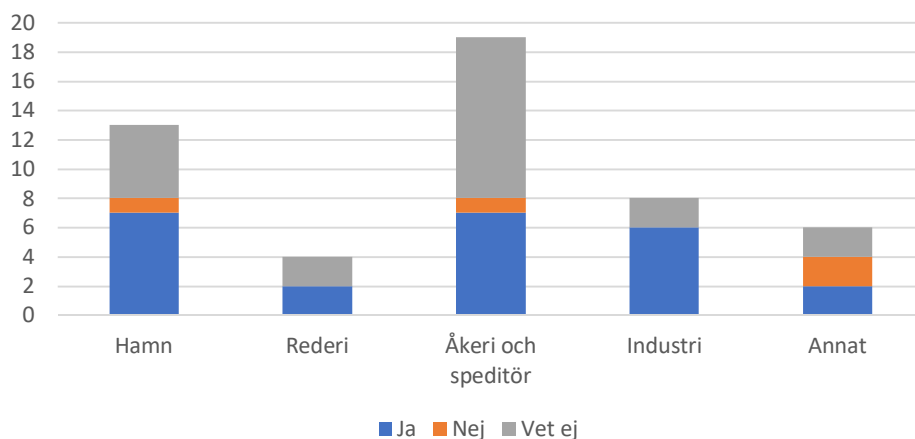
##### Kommer NGTS innebära någon förändring?



Figur 16: Andel respondenter som tror att NGTS kommer att innebära förändring

Hamnar och industri är de aktörskategorier där störst andel tror på förändring. För hamnarna är det 7 av 13 respondenter som tror på förändring och 5 som anger att de inte vet. Avseende industri är det 6 av 8 respondenter som tror på förändring medan övriga anger att de inte vet. Kategorin åkerier och speditörer visar stor osäkerhet, med 11 av 19 respondenter som angivit ”vet ej”. Enbart 4 respondenter svarade att de inte tror att NGTS kommer att leda till någon förändring.

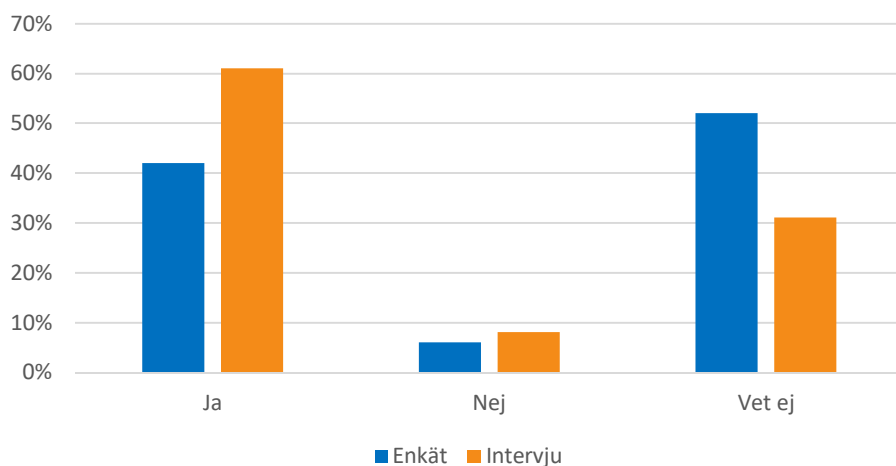
### Kommer NGTS innebära någon förändring? (per aktörskategori)



Figur 17: Antal respondenter inom respektive aktörskategori som tror att NGTS kommer att innebära förändring

Intervjuundersökningen ger en relativt positiv bild avseende huruvida NGTS kommer att innebära förändring, medan respondenterna i enkätundersökningen uppvisar mer osäkerhet.

### Andel som tror att NGTS kommer att leda till förändring



Figur 18: Andel som tror att NGTS kommer att leda till förändring

Av de intervjuade som vet att NGTS finns och som även känner till dess innehåll (Kapitel 5.1) var det 5 av 7 respondenter som trodde att den skulle innebära någon förändring. Detta var två hamnar, två industrier och en speditör. Avseende enkätundersökningen har det inte varit möjligt att göra motsvarande analys.

En sammanfattning av kommentarerna om varför strategin är viktig kan formuleras som att *strategin ger godset en högre status och en röst det tidigare inte haft. Den bidrar till långsiktighet och underlättar politiska beslut.* Nedan listas några samlade kommentarer från intervjuerna:

- *”Strategin är politiskt viktig för klimatarbete och konkurrenskraft. Den pekar ut en offentlig riktning för logistik och godstransporter och den är långsiktig [ändras inte vid nästa val]. Strategin gör det lättare att fatta politiska beslut. Den synliggör hur viktig import och export är samtidigt som den ger ett nationellt perspektiv och ett forum för gods- och klimatfrågor.”*
- *”Strategin skapar medvetenhet kring godsfrågorna och stärker godsets ställning. Den ökar medvetenheten hos politiker och andra intressenter om godstransporters funktion i samhället.”*
- *”Godset glöms ofta bort. NGTS ger det en röst och en högre status, och den visar att regeringen tycker att detta är viktigt. Strategin ger en bra grund att arbeta utifrån och den ger förutsättningar för att tillsammans kunna åstadkomma förändringar i linje med klimatmålen.”*

**De som tror att strategin kommer att medföra förändringar** menar alltså att den medfört att godstransporterna har fått ett större utrymme i debatten och att den har gett godstransporterna en röst och en större tyngd. Strategin har också visat på vikten av att godstransporterna fungerar, och den ger en ökad planeringsberedskap. Vidare påverkar den arbetet framåt, då alla måste förhålla sig till den. NGTS ger förutsättningar för att arbeta i rätt riktning, och förhoppningen är att den ska resultera i investeringar i infrastruktur (till exempel elektrifiering) samt att den ska påverka transportkostnaderna positivt.

De som tror att strategin kommer att få betydelse uttrycker också tveksamheter och menar att det blir svårt med genomförande eftersom effektivitet och ekonomi alltid styr företagens handlingar. Strategin är otydlig om förutsättningar för olika trafikslag och man anser att den borde kommuniceras effektivare. De intervjuade anser förvisso att det finns framdrift i arbetet, men påtalar att det krävs politiska beslut för att mer ska hända. Vidare påtalas att det behövs incitament, beslut och uppföljning.

**De som inte tror att strategin kommer att innebära förändringar** gör det utifrån att strategin är försiktig och det är ”mycket tomma ord”. Man anser dock att det är en bra grund att utgå från men det behövs ett operativt genomförande och mod att fatta rätt beslut. Några lyfter också marknaden och dess krafter som en stor faktor till att strategin inte skulle medföra någon större förändring. Man tror helt enkelt att konkurrens, marknad och ekonomi styr mer i slutändan.

De som är tveksamma till att strategin ska ge någon förändring påtalar dock att de tycker att det är en fördel att den finns. NGTS ger aktörer möjlighet att ta stöd i strategin och att koppla sina intentioner till denna. De påtalar dock att de saknar information om hur NGTS ska implementeras politiskt och ekonomiskt. Aktörerna påtalar vidare att det är viktigt att åtgärderna i strategin följs upp, annars kommer de inte få någon effekt.

## 5.5 ÖVRIGA KOMMENTARER

I den sista och avslutande frågan kunde respondenter dela med sig av övriga synpunkter, varpå det inkom olika tankar kring specifika exempel som kopplar an till NGTS. En förhoppning som delas av flera respondenter (framförallt påtalat av åkerier) är att man hoppas på att strategin kan skapa lika villkor för aktörer i branschen att kunna driva verksamhet baserat på lika förutsättningar. Detta tror man gynnar en bättre arbetsmiljö för alla.



Vad gäller järnväg så uttrycker respondenterna behovet av direkta bidrag samt långsiktigt stöd. Detta menar man är viktigt för att kunna få till att andra aktörer, utöver tung industri, ska kunna nyttja järnväg som trafikslag.

Respondenterna påtalar vikten av att rätt förutsättningar måste finnas på ett regionalt plan för att ha möjlighet att implementera NGTS. Som exempel pekar de på att en utbyggnad av järnvägsinfrastrukturen är en förutsättning för att kunna realisera den överflyttning av gods man pratar om i strategin. Kopplat till detta vill man se en förbättrad konkurrenskraft för sjöfart och järnväg som trafikslag, så att det lönar sig att välja dessa trafikslag framför lastbilstransporter.

Slutligen uttrycks en vilja att strategin ska bli mer styrande för godstransporter. Kopplat till detta upplevs en viss kontraproduktivitet – I strategin påtalas vikten av att flytta över gods till sjöfart samtidigt som man tvingar Sjöfartsverket att höja avgifterna. På motsvarande sätt höjs banavgifterna för järnväg, men strategin argumenterar för vikten av överflyttning även här. Det ger en upplevelse av att effekten blir motsatsen till det man säger och skriver i strategin.

## 6 ANALYS

Analysen syftar till att besvara studiens huvudsakliga 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?

Som redovisningen i förra kapitlet visar är det inte helt uppenbart hur resultaten ska tolkas. Det råder i vissa frågor ganska stor överensstämmelse medan det i andra är svårt att bedöma om exempelvis synen på strategins genomslag beror på att intervjuobjekten/enkätrespondenterna upplevt att den lett till förändring eller om det är en förhoppning om att den ska göra det. Vidare, ska tveksamheter tolkas som att respondenterna är negativa till innehållet i strategin eller som att de anser att åtgärderna i strategin (om implementerade) inte skulle ge någon nytta?

### 6.1 KÄNNEDOM OM NGTS

Att döma av erhållna intervju- och enkätsvar verkar NGTS ha fått genomslag, så till vida att sammantaget ca 80 procent av de tillfrågade känner till att den existerar. I det stora hela har strategin alltså fått genomslag i form av kännedom om den, men något mindre vad gäller kännedom om dess innehåll. Värt att påtala i sammanhanget är att tre intervjuade aktörer, en hamn och två speditörer, har varit samtalsparter eller deltagit i fokusgrupper när NGTS togs fram, så dessa är väl bekanta med innehållet.

Benägenhet att ta till sig strategin och läsa om dess innehåll ökar om branschen man tillhör är direkt berörd av innehållet. Exempelvis visar enkätundersökningen, samt till viss del också intervjuerna, att hamnar var relativt väl inlästa avseende strategins innehåll, vilket kan bero på att intermodalt skifte och vikten av sjöfart som trafikslag lyfts fram i NGTS.

På samma sätt som att det är intressant att analysera vilka som har tagit till sig NGTS är det intressant att studera vilka som inte har gjort det. Avseende åkerier exempelvis kan konstateras att två tredjedelar av dessa angivit att de inte känner till NGTS eller att de bara visste om att den finns. Här bör såklart det stora antalet respondenter inom kategorin åkerier ha i åtanke, men samtidigt kan det vara värt att påtala vikten av att man inom dessa verksamheter också tar till sig det som uttrycks i NGTS, trots den ur miljösynpunkt negativa inställning till lastbil som kan skönjas i strategin.

Viktigt att ha i åtanke här är också hur urvalet av intervjuer och enkätrespondenter också formar resultatet. Till exempel för intervjudelen så var det ett relativt stort bortfall av intervjuer med aktörer från industrin. Detta kan medföra en icke rättvis bild över strategins nedslag hos aktörer som inte arbetar direkt med transporter, till exempel aktörer inom industrin. Motsvarande kan bilden också vara skev avseende den höga graden av kännedom om strategin, till exempel eftersom många aktörer inom hamnverksamhet blivit intervjuade.

## 6.2 ANPASSNING

Många av de intervjuade aktörerna kommunicerar ett perspektiv de har, nämligen att man inser att man är en del av problematiken i ett större sammanhängande system. Kopplat till detta uttrycks insikt i att man som aktör måste vara beredd att möta ökade krav från aktörer/kunder/samarbetspartner som har strategin i ryggen. Många uttrycker vidare vikten av samverkan och olika nätverk som verktyg för implementering av strategin. En anpassningseffekt har troligen uppstått genom spridningen av strategin och dess innehåll i dessa olika nätverk.

En viktig effekt som troligtvis visar sig här är att man som aktör inte vill vara sämre än någon annan, varför man också gör en anpassning, medveten eller omedveten, och förhåller sig till hur aktörer i ens närhet agerar och beter sig. I och med att strategins innehåll sprids inom olika branschnätverk (till exempel Maritimt forum, Tågoperatörerna, Svensk Sjöfart) kan man också anta en, mer eller mindre omedveten, anpassning i beteendeförändring hos de olika aktörerna som berörs. Man vill helt enkelt inte vara den part som 'inte gör något' i det sammanhanget eller forum man verkar i.

Intervjuade aktörer upplever att strategin uttrycker en tydlig vilja som stödjer det arbete man gör. Man kan därmed anta en grad av anpassning eftersom man då skapar tilltro till strategin och dess innehåll.

Strategin tar ett helhetsgrepp om godstransportsektorn, vilket är positivt eftersom detta krävs för att effektivisera godstransporter som helhet. Samtidigt har intervjuobjekt påtalat graden av fokus NGTS har på enskilda trafikslag. Med bakgrund i detta skulle man kunna tänka sig att specifika strategidokument fokuserade på enskilda trafikslag eller branschgrenar skulle kunna få större genomslagskraft i form av samverkan, anpassning och åtgärder.

## 6.3 ÅTGÄRDER

Sammantaget kan konstateras att de åtgärder som respondenter och intervjuade aktörer har genomfört oftast inte har någon direkt koppling till strategin och dess innehåll. En indirekt koppling finns ofta, men inget tyder på att åtgärder som har tagits upp i den här studien skulle vara direkta effekter av det som står i NGTS.

Det finns övergripande två svar som är vanligt mest förekommande genom hela studien när det kommer till anledningar till varför man har genomfört olika åtgärder. Det ena är att de förändringar som genomförs är inom ramen för det ordinarie utvecklingsarbete som bedrivs medan det andra är att de har gjorts med hänsyn till miljö. Utvecklingsarbete verkar vara en inneboende faktor i många organisationer, men den verkar också vara en direkt effekt av anpassning till marknaden och konkurrenter inom det segment av godstransporter man är verksam inom. Detta verkar helt enkelt vara en effekt av marknaden och konkurrenssituationen i branschen. En stor och viktig anledning blir därmed affärsrämsighet och ekonomi – man är benägen att genomföra åtgärder eller skapa förändring eftersom man ser behovet av detta på ett ekonomiskt plan samt för den affärsverksamhet man bedriver. Givetvis finns det högst troligt, som beskrivet ovan, också inneboende vilja i organisationer att genomföra miljöåtgärder. Dessa verkar dock vara kopplade till rådande konkurrenssituation, då företag och aktörer behöver anpassa sig till omgivningens krav och förväntningar. I och med ett ökat miljöfokus blir därmed också många åtgärder kopplade till miljö.

NGTS verkar alltså i stort ännu inte ha inneburit några direkta effekter som mynnar ut i specifika åtgärder hos enskilda aktörer. Det är ungefär lika många (12 procent) som uppger att NGTS bidragit till

genomförande av åtgärder som uppger att den bidragit till planerade åtgärder (se Kapitel 5.2), vilket tyder på att man inte har förväntningar på att den ska påverka den egna verksamheten. Däremot uttrycker många förväntningar på NGTS i mer allmänna ordalag och 46 procent tror att den kommer att leda till förändringar (se Kapitel 5.4). En tolkning av detta är att man inte upplever sig som direkt berörd men att det för samhället kommer att ha betydelse. Vidare kan utläsas att NGTS verkar fungera som ett stöd till många verksamheter med många förväntade positiva effekter, bland annat baserat på följande citat:

- *”Strategin i sig har medfört att godstransporter har fått ett större utrymme i den allmänna debatten”*
- *”Jag tror att strategin bidrar till samverkan. Inom ramen för de forum vi verkar så hittar man gemensamma diskussionspunkter och många av dessa kopplar an till godstransportstrategin och dess innehåll.”*
- *”Strategin lyfter gods och logistik till en högre nivå, skapar samarbete, samlar ihop efterfrågan och skapar diskussion”*

Sammanfattande kan därmed konstateras att strategin gör att:

- Man upplever att ”godset” får en starkare röst – generellt och politiskt
- Man upplever att den triggar ett gemensamt och nationellt synsätt på godsfrågan
- Man upplever att den bidrar till långsiktighet och att den underlättar politiska beslut i frågan

Genomgående har svaret i studien varit att man tycker att strategin bekräftar att det arbete man gör ligger i rätt riktning.

Dock är det också av vikt att lyfta att inte alla har samma syn på effekterna av strategin, vilket bekräftas av följande citat från en transportköpare, en tågoperatör och en hamn:

- *”Vi ser inte någon förändring komma, det verkar mest bara vara tomma ord”*
- *”Strategin i all ära, men kontroversiella politiska beslut måste till – och i dessa får man inte göra sig obekvämt med något trafikslag, alla måste beaktas ur ett realistiskt perspektiv med hänseende till dess funktion”*
- *”Överflyttning och samverkan har man hört om i 25 år men det händer ingenting. Det behövs incitament, beslut och uppföljning för att få handling”*

## 6.4 SAMVERKAN

När det kommer till samverkan som en följd av NGTS skiljer sig respondenternas svar åt. Det är en betydligt högre andel (drygt 50 procent) som i intervjuerna nämner att strategin direkt eller indirekt har lett till någon form av samarbete jämfört vad det är hos enkätrespondenterna (motsvarande 10 procent).

Framförallt verkar strategin (utöver arbetet med att ta fram den) ha skapat ett forum med tillfällen för enskilda aktörer att träffas. Detta samarbete gör sig gällande inom ramen för godstransportrådet, som arrangerar möten med syfte att implementera NGTS. Det blir en naturlig plattform för att initiera samarbete inom forumet med strategin som bakgrund och huvuddokument.

Respondenter och intervjuobjekt har som tidigare nämnts också efterfrågat mer av vad man kallar ”verkstad av orden”. Detta innebär att det finns utrymme för mer samarbete och högre grad av

samverkan, där man genom till exempel workshops kan försöka konkretisera strategins innehåll samt ta beslut. Samverkan verkar vidare vara en väldigt viktig faktor för att ta strategin vidare. Det är troligen av stor vikt att öka denna, eftersom det då skapar tillfällen att driva arbetet framåt på ett fokuserat sätt.

## 7 SLUTSATSER

I detta kapitel sammanfattas de slutsatser som har kunnat dras i studien. Mer specifikt syftar kapitlet till att behandla frågan kring varför intervju- och enkätsvaren ser ut som de gör samt vad den förväntade utvecklingen av NGTS är.

### 7.1 EFFEKTER AV NGTS HITTILLS

NGTS är känd hos aktörer inom transport- och logistiksektorn men den har ännu inte haft någon större betydelse för verksamheten. Den upplevs som en positiv faktor som driver på arbete inom sektorn – i syfte att skapa förutsättningar för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter. Intervjuer och enkätsvar ger en bild av att NGTS verkar positivt på de aktörer som berörs, i den bemärkelse att den blir ett stöd samt att den bekräftar arbetet man engagerar sig inom. Samtidigt verkar det inte finnas kausalitet mellan strategins framtagande och implementering och enskilda åtgärder som en aktör tar i en given riktning. Anledningar till dessa är andra, oftast affärsmässiga och ekonomiska.

Enskilda aktörer ger vidare uttryck för att det saknas en del viktiga aspekter och ett riktat fokus för att kunna realisera det som står i strategin – att ”göra verkstad av orden”. Här menar man att det krävs mod och obekväma beslut för att åtgärder ska kunna genomföras och för att utvecklingen ska drivas i rätt riktning.

### 7.2 FÖRVÄNTAD UTVECKLING

Intervju- och enkätsvaren antyder att NGTS kan komma att fungera som ett bra stöd för många olika aktörer inom logistik och transport. Politiskt, samverkansmässigt och med ett sammantaget nationellt perspektiv på godstransporter finns förhoppningar om att den ska ge stöttning för aktörer att ta beslut som bidrar till en mer hållbar godstransportsektor, förmåga att utnyttja befintliga resurser och att öka effektiviteten i godstransportsystemet.

Det är förmodligen av stor vikt att arbetet med NGTS fortsätter, inte bara i utvecklande av nya strategidokument, men i form av förankring i beslut och strukturer som verkar i den riktning som man sätter i strategin. Man kommer i större grad behöva koppla det som står i strategin till konkreta och genomförbara åtgärder som ej sätter aktörer i en alltför utsatt situation affärsmässigt. Detta kommer med ganska hög sannolikhet kräva ett stort politiskt stöd från regering och myndigheter i kombination med styrmedel, subventioner och regelverk som styr marknaden åt önskat håll, eftersom detta är en så pass avgörande faktor för beslutsfattare hos de i studien berörda aktörerna. Ett konkret exempel på detta är att ta till åtgärder för att skapa det politiska klimat som behövs för att kunna driva en överflyttning av godsvolymer från vägtransporter till sjöfart och järnväg. Konkret innebär detta arbete inom analys, framtagande av styrmedel/regelverk och vidare beslut som gör att det blir ekonomiskt försvarbart för denna överflyttning att ske framför en godsvolymökning på väg.

Som nämnts i analysen kan en vidareutveckling av NGTS vara mer strategiskt fokuserade dokument mot till exempel ett specifikt trafikslag i syfte att åstadkomma större effekter och genomslagskraft. Vidare måste nedbrytning ske i operationella och konkreta beslut/åtgärder på nationell nivå. Denna nedbrytning är viktigt för att skapa transparens i innebörden av alla funktioner, för att effektivt kunna kommunicera en verklig bild över hur systemet i dagsläget fungerar – och därmed också vad som krävs för att ändra på det. Slutligen kan påtalas att en nedbrytning av strategin också verkar vara viktig för

att kunna driva på arbetet mot mål på regionala och kommunala nivåer, som underifrån kan bidra till nationellt övergripande mål om en hållbar godstransportsektor.

Det finns ett antal punkter som är av stor vikt att fokusera på och arbeta framåt med. Man kan, utefter studiens resultat och det som främst har kommunicerats genom intervjuer, identifiera att följande punkter kräver särskilt fokus:

- Omsättning av strategins innehåll i fokuserat arbete för specifika trafikslag
- Konkreta åtgärder för att realisera innehållet i strategin
- Skyndsamma subventioner, styrmedel och regelverk som stöttar rätt aktörer i genomförande av åtgärder för att uppnå strategins mål
- Kontinuerligt upprätthållande samt en ökande grad av samverkan mellan privata aktörer, myndigheter och regioner

Ovanstående punkter är exempel på vad som behöver göras för att inte riskera att ansatser likt NGTS bara tolkas som en ambitiös strävan av primärt näringslivet, utan också utgör en plattform med genomgående stöd för aktörer att våga ta beslut på. Av vikt blir då bland mycket vad denna studie visar och vad det är som påverkar aktörers beteende vid beslutsfattande.

## REFERENSER

### INTERVJUER

Berglund, Claes; Director Public Affairs & Sustainability, Stena AB. Intervju 12 november 2019.

Björkqvist, Joakim; Logistikchef, Skanska Sverige AB. Intervju 20 november 2019.

Eriksson, Peter; Logistics & environmental manager, SCA Logistics. Intervju 20 november 2019.

Falk, Max; Infrastrukturstrateg, Västra Götalandsregionen. Intervju 6 november 2019.

Hermansson, Niklas; Logistikutvecklare, Gävle Hamn AB. Intervju 19 november 2019.

Hjalmarsson, Eric; Verkställande direktör, THOR Shipping. Intervju 28 november 2019.

Larsson, Jens; Senior Manager Public Affairs, Göteborgs Hamn AB. Intervju 7 november 2019.

Lennersand, Christine; Inköpsansvarig transporter, PostNord. Intervju 17 januari 2020.

Lind, Niclas; Logistikchef, Max Hamburgare. Intervju 5 december 2020.

Lorensson, Ingvar; Verkställande direktör, Donsötank. Intervju 14 november 2019.

Löfqvist, Catherine; Hållbarhetschef, Bring AB. Intervju 29 november 2019.

Nyman, Michael; Sales and marketing director, CFL Cargo AB. Intervju 31 oktober 2019.

Romell, Nicklas; Chief Commercial Officer, Helsingborgs Hamn AB. Intervju 12 november 2019.

Scheibe, Claes; Verkställande direktör, Hector Rail AB. Intervju 22 november 2019.

Stelling, Petra; Infrastrukturstrateg, Region Skåne. Intervju 18 november 2019.

Strömblad, Fredrik; Ansvarig för road, PostNord. Intervju 17 januari 2020.

Wedebbrand, Torbjörn; Verkställande direktör, Wallhamn AB. Intervju 6 november 2019.

### ENKÄTUNDERSÖKNING

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

AA Bolagen

AB SKF

ACL

Ahrens Åkeri AB

Bageriverksamhet

Boliden

Copenhagen Malmö Port

Didriksons

Finnlink AB



Glimåkra Åkeri AB  
Isadora AB  
LBC Frakt i Värmland  
LEJA Schakt och Transport AB  
Luleå Hamn  
m4 gruppen  
Mertz Transport AB  
Märsta Förenade Åkeriföretag AB  
NOBIA AB  
Nynäs-Ösmo LBC  
Nässjö Kombiterminal AB  
Oxelösunds Hamn AB  
Port of Skellefteå  
Road Cargo  
Skogströms Åkeri AB  
Stockholms Hamnar  
Sundsvalls Hamn  
Trelleborgs Hamn AB  
VSV Frakt AB  
Ystad Hamn  
Ystad Hamn Logistik AB

## ÖVRIGA REFERENSER

Nationell godstransportstrategi, <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/nationell-godstransportstrategi/>, Regeringskansliet (2018)

## BILAGA 1 - ENKÄTFRÅGOR

Villkor	-
Fråga	1. Vilket företag/verksamhet tillhör du?
Svarsalternativ	Fritext

Villkor	-
Fråga	2. Företagets huvudsakliga verksamhet
Svarsalternativ	Speditör Åkeri Lastbilscentral Rederi Hamn Industri Operatör Annat (fritext)

Villkor	-
Fråga	3. Hur väl känner du till den nationella godstransportstrategin som antogs i juni 2018?
Svarsalternativ	Jag 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

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

Villkor	-
Fråga	5. Har företaget genomfört några förändringar eller satsningar avseende logistik det senaste året? (inklusive transporter och transporteffektivitet, lager/terminaler, miljö, upphandling, etc.)
Svarsalternativ	Ja Nej Vet ej

Villkor	Om Ja på fråga 5
Fråga	6. Inom vilka områden kopplat till logistik har företaget genomfört förändringar/satsningar?
Svarsalternativ	<p>Miljö</p> <p>Drivmedel</p> <p>Transporteffektivitet</p> <p>Logistik</p> <p>Lager</p> <p>Ändrade transportslag / kombination av transportslag</p> <p>Deltar i samarbetsprojekt (t.ex. europeiskt/nordiskt samarbete)</p> <p>Upphandling</p> <p>Annat (fritext)</p>

Villkor	Om Ja på fråga 5
Fråga	7. Vad var anledningen till dessa förändringar/satsningar?
Svarsalternativ	<p>Intern policy, interna mål eller liknande</p> <p>Miljöåtgärd</p> <p>Affärsmässig och ekonomisk anledning</p> <p>Yttre påverkan, exempelvis upphandlingskrav från beställare</p> <p>Resultat-/effekt mål i nationella godstransportstrategin</p> <p>Annat (fritext)</p>

Villkor	Om Ja på fråga 5
Fråga	8. Här har du möjlighet att utveckla dina svar och/eller lämna synpunkter kopplat till förändringsarbetet
Svarsalternativ	Fritext

Villkor	-
Fråga	9. Har företaget planer på att inom de kommande tre åren genomföra förändringar eller satsningar avseende logistik? (inklusive transporter och transporteffektivitet, lager/terminaler, miljö, upphandling, etc.)
Svarsalternativ	<p>Ja</p> <p>Nej</p> <p>Vet ej</p>

Villkor	Om Ja på fråga 9
Fråga	10. Inom vilka områden kopplat till logistik planerar företaget att genomföra förändringar/satsningar?
Svarsalternativ	<p>Miljö</p> <p>Drivmedel</p> <p>Transporteffektivitet</p> <p>Logistik</p> <p>Lager</p> <p>Ändrade transportslag / kombination av transportslag</p> <p>Deltar i samarbetsprojekt (t.ex. europeiskt/nordiskt samarbete)</p> <p>Upphandling</p> <p>Annat (fritext9)</p>

Villkor	Om Ja på fråga 9
Fråga	11. Vad är anledningen till dessa förändringar/satsningar?
Svarsalternativ	<p>Intern policy, interna mål eller liknande</p> <p>Miljöåtgärd</p> <p>Affärsmässig och ekonomisk anledning</p> <p>Yttre påverkan, exempelvis upphandlingskrav från beställare</p> <p>Resultat-/effekt mål i den nationella godstransportstrategin</p> <p>Annat (fritext)</p>

Villkor	Om Ja på fråga 9
Fråga	12. Här har du möjlighet att utveckla dina svar och/eller lämna synpunkter kopplat till förändringsarbetet inom logistik
Svarsalternativ	Fritext

Villkor	-
Fråga	13. Har den nationella godstransportstrategin lett till nya samarbeten eller nya samverkansformer för företaget?
Svarsalternativ	<p>Ja</p> <p>Nej</p> <p>Vet ej</p>

Villkor	-
Fråga	14. Här har du möjlighet att utveckla dina svar och/eller lämna synpunkter kopplat samverkan/samarbete
Svarsalternativ	Fritext

Villkor	-
Fråga	15. Tycker du att det är viktigt att det finns en nationell godstransportstrategi?
Svarsalternativ	Ja Nej Ingen åsikt

Villkor	-
Fråga	16. Tror du att den nationella godstransportstrategin kommer innebära någon förändring?
Svarsalternativ	Ja Nej Vet ej

Villkor	Om Ja på fråga 16
Fråga	17. Vilken typ av förändring tror du att den nationella godstransportstrategin kommer att innebära?
Svarsalternativ	Fritext

Villkor	Om Nej på fråga 16
Fråga	18. Varför tror du inte att den nationella godstransportstrategin kommer att leda till någon förändring?
Svarsalternativ	Fritext

Villkor	-
Fråga	19. Stort som smått. Högt och lågt. Här har du möjlighet att dela med dig av dina tankar och synpunkter kring den nationella godstransportstrategin.
Svarsalternativ	Fritext

## BILAGA 2 – REGIONERNAS INTERVJUSVAR

### 1. Har ni kännedom om NGTS?

Regionerna känner väl eller mycket väl till NGTS, men är tveksamma till om den är känd ute i landet och för näringslivet.

### 2. Har ni genomfört någon anpassning till NGTS?

I och med att regionerna har regionala strategier så hade de jobbat med dessa frågor ändå. De arbetar indirekt med NGTS genom de regionala strategierna. Dessa fungerar bra tillsammans med den nationella, då de lyfter samma frågor.

### 3. Har ni vidtagit några åtgärder kopplat till NGTS?

Inte direkt men indirekt. NGTS ger stöd åt det regionala arbetet. Den nationella strategin hjälper till att bygga upp regionala argument och bekräftar vårt arbete. Men vi hade ju ändå planerat visst arbete med åtgärder och utredningar.

### 4. Har NGTS påverkat er samverkan inom godstransportsektorn?

Nej, tror inte att strategin har spelat en avgörande roll för samverkan. Sen kan det vara så att andra aktörer är mer intresserade just för att strategin finns.

### 5. Är det viktigt att NGTS finns och kommer NGTS att innebära förändring?

Absolut viktigt att NGTS finns, det är bra och viktigt att staten tar ett lite större grepp om godstransporterna. NGTS stärker godsets röst och visar en inriktning om vad som är viktigt, men ska den få genomslag måste man våga ta tuffa beslut med strategin som bas, inte bara prata om viljeyttring, o.s.v.

Godset har fått en tydlighet i det nationella godstransportstrategiarbetet. Det märks ett större intresse för godsfrågor från kommuner och regioner. Har dock inte märkt något ökat intresse från företagen

## VI ÄR WSP

WSP är ett av världens ledande analys- och teknikkonsultföretag. Vi verkar på våra lokala marknader med stöd av global expertis. Som tekniska experter och strategiska rådgivare har vi tillgång till ingenjörer, tekniker, naturvetare, planerare, utredare och miljöspecialister liksom professionella projektörer, konstruktörer och projektledare. Vi erbjuder hållbara lösningar inom Hus & Industri, Transport & Infrastruktur och Miljö & Energi. Med drygt 39 000 medarbetare på 500 kontor i 40 länder medverkar vi till en hållbar samhällsutveckling. I Sverige har vi omkring 4 000 medarbetare. [wsp.com](http://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](http://wsp.com)

