

Landsbyggs- och  
infrastrukturdepartementet  
[li.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:li.remissvar@regeringskansliet.se)  
[li.transport.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:li.transport.remissvar@regeringskansliet.se)

## Tåg företagens yttrande gällande EU-kommissionens förslag om ändringar av direktiv 92/106/EEG om intermodal transport

Tåg företagen är en bransch- och arbetsgivarorganisation med cirka 70 medlemmar som har närmare 17 000 medarbetare. Bland medlemmarna finns de flesta av Sveriges aktiva tågoperatörer.

Tåg företagen har tagit del av rubricerat förslag och inkommer med remissyttrande enligt nedan.

### Sammanfattning

Tåg företagen välkomnar det reviderade Kombidirektivet. Det är positivt med fler konkreta åtgärder som kan effektivisera såväl transportkedjor som transportsektorns klimatomställning.

Tåg företagen lyfter följande synpunkter till förslaget i fråga:

- Sverige bör främja de intermodala flödena i den nationella infrastrukturplaneringen.
- Direktivets mål att sätta krav på medlemsstater att minska de genomsnittliga kostnaderna för intermodala transporter med 10 procent under nästkommande 7 år är positivt. Dock anser Tåg företagen att Sverige – som ett föregångsland – kan spanna än högre och satsa på ytterligare nedsatta kostnader, exempelvis 20 procent, det vill säga 3 procent per år.
- Kravet att varje medlemsstat ska ta fram en nationell strategi är också positivt. Att använda alla transportslag och att öka andelen intermodala transportupplägg har legat i flera regeringars intresse genom åren. Därmed vore det välkommet att etablera en nationell svensk strategi snarast. Antagandet och implementeringen av Kombidirektivet i fråga kan ta väldigt lång tid. Enligt vårt förmenande behöver Sverige inte vänta på detta.
- Tåg företagen vill – trots direktivets betoning på detta – ytterligare lyfta vikten av konkurrenskraft. Utifrån vårt perspektiv vill vi poängtera vikten av konkurrenskraftiga villkor mellan transportslagen så att järnvägen – vars kostnader och förutsättningar ofta är ansträngda – ges rättvisa villkor att konkurrera med exempelvis vägtransporter.
- I samma anda som förslagen i Kombidirektivet att häva vissa körförbud är det också av vikt att i största möjliga mån samordna Kombidirektivet med

ändringarna i direktiv 96/53/EG om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik för att främja kompatibiliteten mellan trafikslaget, främst med hänsyn till lyftbarhet och omlastning.

- Kombidirektivet är i svensk lag idag implementerat i Yrkestrafikförordningen. I anledning av det förhöjda fokuset på transporteffektiva lösningar är det Tågforetagens starka rekommendation att relevanta delar ur det reviderade direktivet implementeras i en mer tillgänglig och från vägtrafiken neutral lagstiftning.

## Förslaget i korthet

I takt med att EU:s ekonomi utvecklas och att marknader expanderar ökar även antalet transporter och därmed även utsläppen. Fram till 2030 väntas godstransporter att öka med cirka 25 procent och fram till 2050 väntas transportererna öka 50 procent. Det behövs därför effektiva åtgärder för att medlemsstaterna ska kunna hantera denna ökning och minimera utsläppen samt hålla dessa under kontroll. Förutsättningarna att kombinera transportslag är därför av stor vikt och ett viktigt medel för att nå rådande miljö- och klimatmål.

Syftet med EU-kommissionens förslag om ändringar av direktiv 92/106/EEG om intermodal transport ("Kombidirektivet") är att underlätta en ökning av andelen järnvägstransporter, närsjöfart och inre vattenvägar i den totala godstransportkedjan. Detta för att minska de negativa externa effekterna, bland annat de icke-internaliserade externa kostnaderna för vägtransporter. Denna revidering av Kombidirektivet som presenterades i början av november 2023 syftar till att förbättra det befintliga stödet genom att utöka lagstiftningen till att omfatta en bredare uppsättning transporter.

Därmed främjar Kombidirektivet användningen av intermodala transporter i hela EU, detta främst eftersom Kombidirektivet utgår ifrån gemensamma kriterier för stödberättigande, alltså är detta gynnsamt utifrån ett konkurrensperspektiv då 81% av de intermodala transportererna i EU är gränsöverskridande.

Mer konkret syftar Kombidirektivet alltså på att göra de intermodala transportuppläggen mer effektiva och konkurrenskraftiga. Detta genom följande:

- Minska de intermodala transporterernas externa kostnader med 40 procent, jämfört med renodlade vägtransporter.
- Etablera digitala plattformar som samlar godstransportinformation för kartläggning av utsläpp och transportkostnader.
- Undanta intermodala transportupplägg från körförbud inom EU vid bland annat veckoslut. Detta för att förbättra användningen av infrastrukturkapaciteten genom att lättare kunna anpassa vägtransporter till avgångs- och ankomsttider för tåg eller fartyg.
- Krav på medlemsstater att minska den genomsnittliga kostnaden för intermodala transporter – dörr till dörr – med 10 procent inom 7 år.
- Medlemsstaterna ska införa relevanta åtgärder i form av nationell strategi för att uppnå målen inom Kombidirektivet. Åtgärderna kommer att kartläggas i en gemensam EU-plattform för intermodala transporter.

## Tågföretagens yttrande

Godstransporter beskrivs idag som ryggraden i EU:s inre marknad som möjliggör europeiska företag att sälja sina produkter över hela kontinenten och utanför Europa. Transportsektorn är även avgörande på arbetsmarknaden och sysselsätter idag omkring 6 miljoner människor. Samtidigt står sektorn för omkring 30 procent av transportsektorns totala koldioxidutsläpp.

Tågföretagen välkomnar det reviderade Kombidirektivet. Det är positivt med fler konkreta åtgärder som kan effektivisera transportsektorns klimatomställning.

Kombidirektivet har funnits sedan början av 1990-talet och vår bedömning är att Sverige, sedan dess, inte i tillräcklig utsträckning har använt detta viktiga EU-direktiv till att främja aktiviteter och stödåtgärder för ökad effektivisering av transportkedjor. Kombitransporter är ett centralt alternativ till renodlade vägtransporter mot bakgrund av problemen med vägnätets överbelastning och vägtrafikens påverkan på klimatet, miljön och trafiksäkerheten. Vi förutsätter att den svenska regeringen – med utgångspunkt i klimatagendan och de nya kraven som ställs på medlemsstaterna – kommer att prioritera upp denna typ av incitament i framtiden.

Utvecklingen inom EU går fort och vi blir alltmer beroende av effektiva och hållbara transportlösningar. Med bland annat omfattande industriutveckling i norra Sverige behöver transporter på ett smidigt sätt komma ut till kontinenten. Tågföretagen ser därför att de förslag som presenteras i form av slopade körförbud för bättre koordinering mellan transportslagen, öppna gemensamma digitala plattformar och ökade krav på nationella åtgärder är viktiga steg på vägen till fler intermodala transporter.

Med fler koordinerade insatser – som exempelvis gemensamma plattformar – ökar även transparensen mellan medlemsstaterna vilket är positivt ur ett konkurrensperspektiv.

Med Sveriges geografiska förutsättningar och avstånd till kontinenten är Kombidirektivet ett självklart incitament för ökade intermodala transportlösningar. Med de nya förslagen i kombidirektivet kan intermodala lösningar bli smidigare, effektivare och kostnadsmässigt lönsammare vilket i sin tur ökar både godstransportörernas och godstransportköparnas incitament att prioritera intermodala transportlösningar.

Tågföretagen vill även belysa följande:

- Sverige bör främja de intermodala flödena i den nationella infrastrukturplaneringen. För att fler intermodala transporter ska vara möjliga behövs åtgärder som konkret förenklar de intermodala transporterna, exempelvis trimningsåtgärder i anslutning till terminaler.
- Direktivets mål att ställa krav på medlemsstater att minska de genomsnittliga kostnaderna för intermodala transporter med 10 procent under nästkommande 7 år är positivt. Dock anser Tågföretagen att Sverige

– som ett föregångsland – kan spänna än högre och satsa på ytterligare nedsatta kostnader, exempelvis 20 procent.

- Direktivet gör skillnad på intermodal transport och kombinerad transport. Utifrån definitioner för intermodal lastenhet och intermodal transport kan större delen av Sveriges export och import klassas som intermodal transport. Huruvida detta är fördelaktigt i relation till direktivet utvärderas inte, men det kan antas vara positivt med en bredare syn. Kombinerad transport definieras också på ett mer flexibelt sätt än i nuvarande direktiv, vilket kan ses som fördelaktigt. Detta kan dock få vissa praktiska konsekvenser i form att det idag blir svårt att förutse på längre sikt vilka transporter som kommer definieras som kombinerade transporter och således vara stödberättigade och vi efterfrågar tydlighet vad som gäller framåt, särskilt i den svenska implementeringen.
- Kravet att varje medlemsstat ska ta fram en nationell strategi för att uppnå målsättningarna inom direktivet är också positivt. Att använda alla transportslag och att öka andelen intermodala transportupplägg har legat i flera regeringars intresse genom åren. Detta ser vi tydligt, inte minst utifrån de initiativ och samtal som förs mellan regeringen och branschen samt de regeringsuppdrag som har tilldelats Trafikverket under åren. Exempelvis uppdraget om intermodala järnvägstransporter eller uppdraget som berör Ostlänken, Göteborg-Borås och Skåne. Därmed vore det välkommet att etablera en nationell svensk strategi snarast. Antagandet och implementeringen av Kombidirektivet i fråga kan ta väldigt lång tid. Enligt vårt förmenande behöver Sverige inte vänta på detta.
- Tågföretagen vill – trots direktivets betoning på detta – ytterligare lyfta vikten av konkurrenskraft. Utifrån vårt perspektiv vill vi poängtera vikten av konkurrenskraftiga villkor mellan transportslagen så att järnvägen – vars kostnader och förutsättningar ofta är ansträngda – ges rättvisa villkor att konkurrera med exempelvis vägtransporter. Robusthet och redundans i järnvägssystemet är således avgörande för detta. Även ekonomiska styrmedel och förutsättningar – till exempel ekobonus och differentierade banavgifter – är viktiga att värna om för upprätthållandet av konkurrenskraften.

Konkurrenskraften behöver också beaktas i relation till andra medlemsstater. Genomförandet av nödvändiga åtgärder för att öka kapaciteten, förbättra underhållet och modernisera järnvägen – och transportsystemet i stort – kan därför inte vänta längre.

- Fler intermodala transporter kommer kräva mer kapacitet och robusthet i våra kombiterminaler.

Idag är inte alla svenska kombiterminaler sammanlänkade och öppna utan utgör en del i enskilda transportupplägg och kundavtal. Det är viktigt att terminalerna framgent koordineras strategiskt i ett nationellt system, alternativt att staten verkar för att öppna upp kombiterminaler och därmed

etablerar ett sammanlänkat system som kan svara upp mot de ökande intermodala flödena.

- I samma anda som förslagen i Kombidirektivet att häva vissa körförbud är det också av vikt att i största möjliga mån samordna Kombidirektivet med ändringarna i direktiv 96/53/EG om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom EU. Vägtrafikens dimensioner måste gå hand i hand med järnväg och sjöfart för bästa möjliga samverkan mellan trafikslagen i intermodala transportupplägg. Tågfaretagens rekommendation är att Sverige driver på för en hög grad av samordning av de två direktiven för bästa möjliga effekt för en ökande andel intermodala transportupplägg, med fokus på lastbärarens kompatibilitet med olika trafikslag och deras lyftbarhet.
- Kombidirektivet är i svensk lag idag implementerat i Yrkestrafikförordningen. I anledning av det förhöjda fokuset på transporteffektiva lösningar är det Tågfaretagens starka rekommendation att relevanta delar ur det reviderade direktivet implementeras i en mer tillgänglig och från vägtrafiken neutral lagstiftning. Sverige bör således se över hur implementeringen av Kombidirektivet ska ske, alternativt dess olika delar.
- Även om transparens genom öppna plattformar är positiv behöver informationssäkerheten för svenska järnvägsföretag och övriga aktörer säkerställas. Tågfaretagen förutsätter att detta tas i beaktande i den nationella strategi som Sverige tar fram.

Sveriges Åkeriföretag, Svensk Sjöfart och Tågfaretagen strävar efter att i högre grad samordna intermodala transporter för ökad transporteffektivitet, se bilagt uttalande från mars 2023.

För Tågfaretagen den 26 januari 2024,

Gustaf Engstrand  
Näringspolitisk chef

Elvira Sofic  
Näringspolitisk expert

## Bilaga 1



## Transporteffektivitet

### enligt Sveriges Åkeriföretag, Svensk Sjöfart och Tågföretagen

#### Inledning

Transportberoendet i samhället är stort och väntas inte avta inom den närmaste tiden, tvärtom beräknas transporterna öka med 50 procent under de närmaste 15-20 åren. Med en tilltagande klimatkris och efterfrågan är det därför nödvändigt att de tunga godstransporterna effektiviseras. Godstransporter ökar konstant till följd av dels ökad handel, expanderande arbetsmarknadsregioner och tillväxt i industrin, inte minst i norra Sverige. Transporterna spelar också en avgörande roll för utvecklingen av konkurrenskraften och den ekonomiska tillväxten. Behovet av transporter är stort och behöver fungera effektivt från den regionala till globala nivå. Vikten av transporteffektivitet och fokus på omställningen inom transportsektorn bör därmed vara en avgörande del av utvecklingen av framtidens transporter och lämnar ett substantiellt bidrag till klimat- och miljöarbetet.

Intermodala transporter är en given lösning som kan underlätta dessa utmaningar. Transportbranschen möter dock utmaningar för att realisera de möjligheter som finns för att göra intermodala lösningar robusta och så effektiva som de har potential att vara. Begränsningar inom till exempel effektivitet i omlastningsnoder, lyftbarhet för trailers och incitament för överflyttningen av gods – där det är relevant och möjligt – till järnväg och sjöfart försvårar utvecklingen.

Med bättre kapacitet för och prioritering av intermodala lösningar kan transporter i ökande grad komplettera och avlasta varandra. Ett normallångt godståg ersätter mer än 20 lastbilsekipage och järnvägen kan avlasta och stärka åkerinäringen genom att det långväga godset i större utsträckning transporteras på järnvägen. På liknande sätt kan sjöfarten avlasta i första hand järnvägen. Frigjorda förarresurser från de långväga vägtransporterna kan effektivisera åkerinäringen i hela landet och avlastningen skulle minska trängseln i vägtrafiken. Genom att fler långväga vägtransporter flyttas till järnväg eller sjöfart och förs närmare slutdestinationen, minskar även vägcabotaget vilket skapar en mer ekonomiskt och socialt hållbar marknadssituation för åkerinäringen och i förlängningen även för tågoperatörer och rederier. Ett annat exempel är transport av stora volymer, såsom berg och fyllnadsmassor där trafikslagen kan användas i kombination, sjöfarten och lastbilar används idag på detta sätt för transporter kopplade till Förbifart Stockholm.

Minskade långväga volymer på vägarna skulle också i allt väsentligt skapa utrymme för fler arbetstillfällen inom svensk åkerinäring genom ökad efterfrågan på inhemska transporter i frånvaron av cabotage. Förarjobb som rör kortare och mer regionala transporter innebär mer attraktiva arbetstider och är lättare att rekrytera till.

### **Transporteffektivitet**

Ett av Sveriges klimatmål till 2045 är nettonollutsläpp av växthusgaser, vilket innebär att transportsektorn i princip måste bli helt klimatneutral. Även på EU-nivån har klimatmålen skärpts och klimatneutralitet ska uppnås till senast 2050. Transporteffektivitet är ett av flera verktyg för att uppnå dessa mål.

Enligt vårt förmenande är inte den definition av transporteffektivitet som utgår från ett transportsnålt synsätt särskilt träffsäker. Eftersom begreppet transporteffektivitet kan ses som vagt ger det utrymme för tolkningar, som i förlängningen kan medföra att begreppet kan uppfattas som oförenligt med andra mål och principer som styr transportpolitiken. Vi anser att nyttan av transporter och det förädlade värdet av material och varor måste tas i beaktan vid värderingen av transporteffektivitet och behovet av transporter. Transportsektorn måste i själva verket betraktas som en möjliggörare för utvecklingen av svensk industri.

Att sträva efter transporteffektivitet är naturligt för våra medlemsföretag inom åkerinäringen, godsjärnvägen och sjöfarten och handlar i grunden om den mest effektiva vägen från punkt A till punkt B, men också om att inom lagens ramar kunna lasta så mycket som möjligt på varje lastbärare. Ökad transporteffektivitet kan således uppnås genom bättre möjligheter till transporter med längre och tyngre fordon på väg och järnväg eller genom andra kombinationer av de olika trafikslagen i olika sträckningar. Nya logistikupplägg gör också att den befintliga infrastrukturen kan användas utnyttjas i ännu högre grad. Ökad transporteffektivitet minskar dessutom energiåtgången, och bidrar med verktyg för att lösa energibristen som är en ödesfråga idag. Digitala planeringsstöd och integration mellan transportslagen har potentialer för att öka effektiviteten och fyllnadsgraden.

Transporteffektiviteten behöver bli en självklar grundförutsättning för transportköpare. Det krävs därför vissa etablerade och omfattande incitament för att transporteffektiva lösningar ska främjas och bli ett naturligt val för transportköpare. Utökad och breddad ekobonus samt hållbarhetsmärkta transporter är exempel på incitament som kan främja transporteffektiva lösningar och effektivisera omställningen av långväga transporter från väg till järnväg och sjöfart.

I detta sammanhang är det också relevant att tala om behovet av ett fortsatt aktivt arbete med energieffektivisering och behovet av alternativa bränslen och elektrifiering. Ökad elektrifiering av fordonsflottan inom åkerinäringen tillgängliggör biodrivmedel som kan användas exempelvis inom sjöfarten och banar väg för hållbara vägtransporter, samtidigt som det kan medföra ökning av elektrifiering i hamnar. I detta avseende är trängselproblematiken på vägen samt arbetsförhållandena inom transportsektorn ett incitament för att etablera allt fler långväga transporter på järnväg och sjöfart samtidigt som kortare transporter finns kvar och utvecklas inom åkerinäringen.

## **Intermodala transporter**

Att använda rätt trafikslag vid rätt tillfälle och i samverkan mellan vägtrafik, järnväg och sjöfart bygger på optimeringen av trafikslagen tillsammans och i kombination med varandra. Detta leder till att transporteffektivitet skapar tillgänglighet och konkurrenskraft och leder mot uppfyllanden av våra klimatmål.

Transportsektorn står för en betydande del av EU:s koldioxidutsläpp och är därmed ett centralt område för klimatomställningen. Inom de EU-regleringar som genomförs just nu är transportsektorn på toppen av agendan, till exempel inom policyområdet Fit-for-55. Ett av de centrala målen inom Fit-for-55 är att minska EU:s koldioxidutsläpp med minst 55 procent från 1990-talets nivåer till år 2030 samt att öka andelen eldrivna fordon och fordon som drivs av förnybar energi. En viktig satsning på EU-nivå är därmed att utveckla laddinfrastrukturen och andra förnybara energilösningar.

I dag står inrikes transporter för en tredjedel av Sveriges totala utsläpp. Transportsektorn har ålagts ett tufft beting att ställa om till följd av globala, europeiska och nationella krav om minskade växthusgasutsläpp. För att nå de svenska nationella klimatmålen måste utsläppen minska med närmare 10 procent per år fram till 2030. Fram till 2040 är dessutom Trafikverkets prognoser att transportvolymerna kommer att öka med 50 procent. Därmed blir optimeringen av samverkan mellan väg, järnväg och sjöfart ett viktigt bidrag i omställningen.

På järnvägssidan pågår process- och teknikutveckling inom en rad områden som kommer stärka möjligheterna för ökad andel intermodala transporter de närmaste åren. Elektrifieringen av vägtrafiken för kortare avstånd är välkommen, och det finns många skäl för att behålla och öka andelen långväga transporter på järnväg och sjöfart. Minskade vägtransporter genom överflyttning kan bidra till att förbättra transportsystemets totala effektivitet, energiprestanda, minskad trängsel, ökad trafiksäkerhet och naturligtvis minskade utsläpp i form av växthusgaser, partiklar och mikroplaster.

Myndigheten Trafikanalys konstaterade 2016 att ungefär 8 procent (28 miljoner ton) av inrikes gods transporteras på lastbil längre än 30 mil. Dock saknas den internationella lastbilstrafiken i denna statistik, och här kanske den största möjligheten finns för ökad transporteffektivitet med sjö- och järnvägslogistik. Beställningen från varuägare och transportköpare är avgörande i detta fall. Exakt hur mycket av det långväga lastbilsgodset som i praktiken tillåter sig transporteras med järnväg och sjöfart är föremål för kontinuerlig analys och ingår i transportsektorns affärsutveckling, samtidigt behövs mer forskning inom området.

Långväga transporter utförda av utländska förare och åkerier har övertagit en väsentlig andel av de långväga transporterna inom landet och urholkar den svenska transportsektorns konkurrenskraft med ett (alltför) lågt kostnadsläge. Det drabbar i första hand tåg företagen respektive sjöfarten eftersom detta långväga gods kan flyttas över till järnväg eller sjöfart. I klartext innebär det att om svenska transportköpare beställer ”rätt” så kommer inte de utländska lastbilarna behöva köras genom Sverige i samma utsträckning som idag.

## **Förslag till åtgärder och aktiviteter**



En utgångspunkt för åtgärder och styrmedel är att de inte får bli alltför kortsiktiga. Ryckighet avseende marknadsförutsättningar är det sista transportsektorn behöver.

Vi föreslår följande insatser från branschen och näringslivet:

- Näringslivet, som beställare av transporter, måste kräva att transporteffektiviteten optimeras när de beställer transporter. I förlängningen innebär det att speditörerna – som ofta är de som konkret organiserar transporterna – måste utveckla och realisera långsiktigt hållbara affärsmodeller.
- Samlat fokus på etablering av intermodala pendlar – genom konkurrensneutral samverkan och eventuellt behov av statliga stöd – exempelvis genom en förenklad process under ”Klimatklivet” eller en utökad ekobonus:
  - o Inspiration för upplägg kan hämtas från exempelvis hamnskyttelsystemet till och från Göteborgs hamn och utvecklingen av sjötrafiklösningar i nord-sydgående sträckningar.
  - o Årsta kombiterminal är ett exempel där trafikslag i större utsträckning skulle kunna mötas för storstadnära kombitransporter

Vi föreslår ett paket av politiska åtgärder som borde vara långt hängande frukt...

*... på kort sikt:*

- Strategiskt och övergripande perspektiv på utveckling och effektivisering av omlastningsnoder, inklusive terminaler, hamnar och industrispår.
- Tyngre fordon – gods som väger mycket är i regel lokala transporter av exempelvis grus och byggmaterial, lantbruksprodukter, skogstransporter som rör sig inom 5–10 mil. Dessa behöver BK 4-vägar för att kunna effektivisera transporterna och kompletterar järnvägs- och sjötransporter.
- Längre fordon – gods som inte väger så mycket men som tar en stor volym bör kunna knytas till järnvägsnoder där sista sträckan till mottagare kan köras med längre fordon. Detta stärker intermodalitet och ger en längre del av logistikkedjan i samarbete.
- Farledsavgifternas och banavgifternas utformning är avgörande för dessa båda trafikslags konkurrenskraft och de bör utformas för att optimera förutsättningarna för att använda trafikslagen sjöfart och järnväg.
- Smart system för införande av vägslitageavgifter genom skatteväxling så att inte landsbygden drabbas av kraftigt ökade kostnader för transporter.
- Det historiska systemet för transportbidrag som för närvarande uppgår till ca 500 mkr årligen bör klimatanpassas. Anpassningen av systemet bör premiera val av intermodala transportkedjor.

- Fullfölj målstyrning genom att följa utvecklingen genom mätning ”nära rälserna”.
- Utbyggnation av laddinfrastruktur, inkl. energilagring samt annan infrastruktur för förnybara drivmedel i järnvägsnoder och i hamnar.
- Analysera behoven av trimning av Sveriges transportinfrastruktur utifrån ett totalförsvarsperspektiv.
- Säkerställ redundans vad avser Sveriges järnvägsförbindelser direkt till centrala marknader genom att låta Trafikverket upphandla tillgång till tåg färjor.
- Öka miljöincitamenten i det statliga farledsavgiftssystemet, inför en kraftigare mängd- och frekvensrabatt på farledsavgifterna för de fartyg som anlöper Sverige ofta i syfte att öka konkurrenskraften för sjötransportlösningar.
- Förtydliga ägardirektiven från kommuner och andra hamnägare att styra mot hållbara transporter, exempelvis genom att uppmuntra en ökad fyllnadsgrad, underlätta omlastning i hamnar både mellan tåg, väg och sjöfart samt mellan fartyg i inrikestrafik samt ökade miljöincitament genom utveckling av hamnavgiftssystemet.

... på medellång sikt:

- Kombidirektivet kan användas för aktiva incitament för val av transporteffektiva lösningar. Ett utvecklat förslag väntas från EU-kommissionen under 2023.
- Sverige bör driva införandet av krav på att alla trailers ska vara lyftbara, alternativt subventioner som stödjer införande dels av lyftbara trailers, dels av kassettlösningar för lyft av icke lyftbara trailers.
- Utveckla stöd för tillämpad forskning för att identifiera tillgängliga flöden och varuslag.
- Fortsätt stimulera tillgången till alternativa drivmedel och säkerställ infrastruktur för distribution av dessa, särskilt runt de intermodala omlastningspunkterna.

*Trafikverket trafikplanering:*

- Lägg extra fokus på planeringen av effektiva tåglägen till hamn och terminal, samt tåglägen för intermodala flöden (prioriteringskriterier), minimera den s k ”skogstiden”.
- Sjöfart bör beaktas i tidiga planeringsskedet för att kunna användas som genväg, alternativ, avlastning eller komplement till andra transportslag vid stads- och industriplanering.

*Trafikverket nationell infrastrukturplanering:*

- Intermodala flöden – infrastruktur som konkret förenklar för intermodala transporter, dvs trimningsåtgärder i anslutning till hamnar/terminaler bör prioriteras i nationell plan.
- Prioritera införande längre och tyngre tåg.
- Lastprofiler P410 (C) – bygg bort flaskhalsar.
- Utöka näringslivspotten med hänsyn tagen till behovet av trimningsåtgärder för bättre kombitransporter.