

## Bilaga 2



## Transporteffektivitet

### enligt Sveriges Åkeriföretag, Svensk Sjöfart och Tågforetagen

#### 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 nivån. 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 lastbilekipage 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 tågföretagen 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 rälisen”.
- 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 planeringsskeden 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.