



Transporteffektivitet enligt Sveriges Åkeriföretag och Tåg företagen

Behov av lastbilstransporter kommer alltid att finnas. Transporter med järnväg eller sjöfart når med få undantag hela vägen fram. Hela 92 procent av lastbilstransporterna är kortare än 300 km och det stora flertalet sker lokalt. Sedan några år råder det en förarbrist inom åkerinäringen. En gemensam utmaning för Sveriges åkerier och tåg företag är snedvriden konkurrens i form av exempelvis otillåtet cabotage, inte sällan tillsammans överträdelser av regler för kör- och vilotider.

Med bättre kapacitet och bättre prioritering för intermodala transporter skulle järnvägen både kunna avlasta och stärka åkerinäringen genom att det långväga godset i större utsträckning transporteras på räls. Avlastningen skulle bestå av frigjorda förarresurser från de långväga, tidskrävande transporterna. Förstärkningen skulle bestå i att om fler långväga transporter flyttas till järnväg och körs närmare slutdestination minskar cabotaget, vilket skapar en mer ekonomiskt hållbar marknadssituation för den svenska åkerinäringen.

Det skulle också innebära ett minskat vägtrafikarbete som också i allt väsentligt skapar utrymme för fler arbetstillfällen inom svensk åkerinäring genom ökad efterfrågan på inhemska transporter i frånvaron av cabotage. Man kan anta att förarjobb som rör kortare transporter, och därmed attraktivare arbetstider, är lättare att rekrytera till.

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. Minskade vägtransporter genom överflyttning förbättrar transportsystemets totala energiprestanda, bidrar till minskad trängsel, ökad trafiksäkerhet och naturligtvis minskade utsläpp i form av växthusgaser, partiklar och mikroplaster. Det innebär en effektivisering av transportsystemet.

Myndigheten Trafikanalys konstaterade 2016 att ungefär 8 procent (28 miljoner ton) av inrikes gods transporteras på lastbil längre än 30 mil. Om man stöper om det till mängden tonkm, sker 38 procent av lastbilarnas transportarbete på avstånd som är längre än 30 mil och 17 procent är längre än 50 mil. Det innebär att om allt det långväga gods som idag går längre än 30 mil med lastbil skulle flyttas över till inrikes järnväg eller sjöfart, skulle lastbilarnas inrikes transportarbete minska med 38 procent. Exakt hur mycket av det långväga lastbilsgodset som i praktiken tillåter sig transporteras med järnväg 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 konkurrenskraften framförallt med ett (alltför) lågt kostnadsläge. Det drabbar i första hand tåg företagen då detta långväga gods borde transporteras på järnvägsvagnar. I klartext innebär det att om svenska transportköpare beställer "rätt" så kommer inte de utländska lastbilarna behöva köra i Sverige i samma utsträckning som idag.



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 regeringens klimatmål måste utsläppen minska med minst 8 procent per år fram till 2030.

Samverkan mellan trafikslagen vägtrafik och järnväg bygger på optimering av trafikslagen tillsammans och i kombination. Det leder till transporteffektivitet, skapar tillgänglighet och konkurrenskraft samt leder mot klimatmålen. Prognosen är att transportvolymerna kommer öka med 50 procent till 2040. Det är av största betydelse för vårt framtida samhälle att denna trafikökning kan ske samtidigt som utsläppen minskar. Ett viktigt bidrag blir att optimera samverkan mellan väg- och järnvägstransporter.

Förslag till åtgärder och aktiviteter

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 transporter – måste realisera en långsiktigt hållbar affärsmodell.
- 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 föreslagen utökad ekobonus:
 - o Inspiration för upplägg kan hämtas från exempelvis hamnskyttelsystemet till och från Göteborgs hamn
 - o Årsta kombiterminal är ett exempel där trafikslag i större utsträckning skulle kunna mötas för storstadsnära kombitransporter

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

... på kort sikt:

- Just nu pågår klimatanpassning av det historiska systemet för transportbidrag, som f n uppgår till ca 500 mkr årligen. Anpassningen av systemet bör premiera val av intermodala transportkedjor.
- Smart system för införande av vägslitageavgifter genom skatteväxling så att inte landsbygden drabbas av kraftigt ökade kostnader för transporter.
- 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 transporter och komplettera järnvägstransporter.



- Längre fordon – gods som inte väger så mycket men som tar en stor volym bör kunna knytas/villkoras till järnvägsnoder där sista sträckan till mottagare kan köras med längre fordon. Detta stärker intermodalitet och ger en längre del av logistikkedjan i samarbete.
- Stöd till investeringen i ERTMS-ombordutrustning och en sansad utrullningsplan för det nya signalsystemet för järnvägen.
- Fullfölj målstyrning genom att följa utvecklingen genom mätning "nära rälsen".

... på medellång sikt:

- Kombidirektivet kan användas för aktiva incitament för val av transporteffektiva lösningar. Förslag från Kommissionen väntas under 2022 och direktivet kan komma att förhandlas under det svenska EU-ordförandeskapet första halvåret 2023.
- Överväg 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.

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".

Trafikverket nationell infrastrukturplanering:

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

Stockholm i oktober 2021

Rickard Gegö
VD, Sveriges Åkeriföretag

Pierre Sandberg
Förbundsdirektör Tåg företagen

Ulric Långberg
Samhällspolitisk chef, Sveriges Åkeriföretag

Gustaf Engstrand
Näringspolitisk chef, Tåg företagen