

TSJ  
2023-1074

# Godstransportköparnas syn på järnvägsmarknaden 2022



© Transportstyrelsen

Väg och järnväg  
Trafikant

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats [www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se)

Dnr/Beteckning TSJ 2023-1074  
Författare Jonathan Sundin  
Månad År Juni 2023

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

## Förord

Enligt SERA-direktivet ska Transportstyrelsen regelbundet fråga företrädare för användare av järnvägstjänster om deras syn på hur järnvägsmarknaden fungerar. Därför gavs Point AB under våren 2022 i uppdrag att utföra en kvalitativ marknadsundersökning bland godstransportköpare. Undersökningen genomfördes under hösten 2022 och denna rapport bygger på resultaten från den undersökningen. Points underlagsrapport återfinns som bilaga. Detta är tredje gången i ordningen som Transportstyrelsen genomför en undersökning av denna typ.

Att det finns en samsyn gällande förväntningar på järnvägen från köpare och säljare är en förutsättning för att marknaden ska kunna fungera på effektivt sätt. Vår förhoppning är att den här rapporten ska bidra med kunskap om användarnas syn på järnvägsmarknaden och skapa förståelse kring vad som krävs för att göra järnvägen mer attraktiv för fler.

Ett stort tack riktas till alla som bidragit med kunskap och inspel till denna rapport. Vi vill särskilt tacka de godstransportköpare som genom att ställa upp på intervjuer möjliggjort genomförandet av denna undersökning.

Borlänge, juni 2023

Lena Vidin  
Sektionschef, Strategisk analys

## Innehåll

<b>FÖRORD</b> .....	<b>3</b>
<b>INNEHÅLL</b> .....	<b>4</b>
<b>1 INLEDNING</b> .....	<b>6</b>
1.1 Bakgrund.....	6
1.2 Syfte och frågeställningar .....	6
1.3 Metod .....	7
1.4 Förhållande till tidigare undersökningar.....	7
<b>2 IAKTTAGELSER</b> .....	<b>8</b>
2.1 Lågt förtroende hindrar ökade godsmängder på järnväg .....	8
2.2 Stagnerad utveckling riskerar överflytt till väg .....	9
2.3 Fortsatt behov av godstransporter under pandemin.....	10
2.4 Hur effektiva är miljökompensationerna? .....	11
<b>3 BILAGA</b> .....	<b>13</b>



# 1 Inledning

## 1.1 Bakgrund

Inom EU har det under lång tid funnits en ambition om att harmonisera regelverken på järnvägsområdet. Målsättningen är att skapa en gemensam inre marknad för transporter där järnvägen är en viktig del. En del i den europeiska regleringen på järnvägsområdet är det så kallade SERA-direktivet.<sup>1</sup> För att regelverken ska kunna få den effekt som eftersträvas är det viktigt att känna till vad användarna, det vill säga resenärerna och godstransportköparna, anser om järnvägsmarknaden. I SERA-direktivets artikel 56.7 finns den bestämmelse som anger att regleringsorganet, i Sveriges fall Transportstyrelsen, regelbundet ska tillfråga användare av järnvägstjänster om hur de ser på marknaden. Denna bestämmelse har även införlivats i svensk lagstiftning genom 7 kap. 1 § 2 st järnvägsmarknadsförordningen (2022:416).

## 1.2 Syfte och frågeställningar

Syftet med undersökningen är att få en bild av vad godstransportköparna tycker om att frakta varor på järnväg. I enlighet med SERA-direktivets bestämmelse är tanken att undersökningen ska möjliggöra för Transportstyrelsen att ta hänsyn till användarnas synpunkter i sitt framtida arbete.

Tre frågeställningar har varit centrala att besvara inom ramen för undersökningen. Dessa har varit:

- Vad anser godstransportköparna är viktigast när de fraktar varor på järnväg utifrån ett antal aspekter och hur fungerar dessa aspekter idag?
- Vad anser godstransportköparna fungerar bra respektive dåligt i samband med järnvägstransporter?
- Hur upplever godstransportköparna att konkurrenssituationen på marknaden fungerar?

Utifrån dessa frågeställningar har ett frågeformulär tagits fram, vilket återfinns i Bilaga. Frågeformuläret har anpassats beroende på vilket företag som intervjuats och formuläret har ibland frångåtts för att möjliggöra följdfrågor eller fördjupningar. Detta är något som gett respondenterna möjlighet att förklara vissa saker mer detaljerat och därmed bidragit till en större förståelse.

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och Rådets direkt 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (omarbetning).

### 1.3 Metod

Undersökningen har genomförts i form av semistrukturerade intervjuer via telefon. Intervjuerna har genomförts av konsultfirman Point AB på uppdrag av Transportstyrelsen. Målgruppen har avgränsats till företag som köper järnvägstransporter i syfte att transportera varor via järnvägen. Företagen som valts ut har varit fördelade mellan ett antal segment för att spegla branscher med olika behov kopplat till sina transporter.

Tabell 1: Antal intervjuade företag per bransch.

Bransch	Antal intervjuer
Avfallshantering och återvinning	1
Betongtillverkning	1
Butiks- och partihandel	3
Energi	1
Järn- och stålindustri	1
Livsmedeltillverkning	4
Logistik	2
Metallindustri	3
Skogsbruk och pappersindustri	7
Annan tillverkningsindustri	2

### 1.4 Förhållande till tidigare undersökningar

Detta är tredje gången Transportstyrelsen genomför en användarstudie bland godstransportköpare inom järnvägsområdet. Undersökningarna har utförts med samma metod och likartade frågeställningar. Vissa mindre justeringar har gjorts, men i stora delar är frågeställningarna desamma. Detta gör att det finns en grund för att jämföra resultaten mellan rapporterna. Möjligheterna att göra jämförelser begränsas dock i viss mån av undersökningens kvalitativa metod, som gör att det inte finns några siffror eller liknande att jämföra. Urvalet av respondenter är inte heller representativt, vilket också begränsar möjligheterna att göra säkra jämförelser. De jämförelser som görs mellan rapporterna är främst för att visa på saker som tycks vara återkommande.

## 2 Lakttagelser

### 2.1 Lågt förtroende hindrar ökade godsmängder på järnväg

Undersökningen visar att godstransportköparna i grunden har en positiv inställning till att frakta varor på järnväg. Särskilt fördelaktigt upplevs det vara vid längre sändningar av tungt och volymkrävande gods. Järnvägens stordriftsfördelar kan då nyttjas, vilket bidrar till en kostnadseffektiv transportlösning. Främst på grund av att det är ett bra val ur ett miljöperspektiv uttrycker godstransportköparna dessutom en vilja att frakta mer på järnvägen i framtiden. Detta konstaterande borde ses som glädjande, inte minst mot bakgrund av etappmålet om att minska inrikes transporters växthusgasutsläpp med 70 procent till 2030 jämfört med 2010.<sup>2</sup> Detta är något som bland annat anses kunna uppnås genom en överflytt av gods från väg till den mer energieffektiva järnvägen.

Det är dock inte alltid som godstransportköparnas ambitioner går att förverkliga. Även om miljöperspektivet ökat i betydelse är det ensamt inte skäl nog att flytta en sändning från väg till järnväg. För att detta ska vara möjligt krävs att transporterna fungerar ur ett helhetsperspektiv och här upplever godstransportköparna att järnvägen har en del att jobba med. Så som det fungerar idag begränsas godstransportköparnas möjligheter att frakta på järnväg av ett flertal aspekter. Ett påtagligt hinder rör järnvägens kapacitet, där vissa menar att det idag inte finns tillräckligt med kapacitet för att möta deras behov. En aspekt som ofta faller avgörandet till järnvägens nackdel är dess bristfälliga tillförlitlighet. För godstransportköparna är det viktigt att det går att lita på att leveranserna sker i tid. Järnvägens långvariga problem med såväl låg punktlighet som inställda tåg har dock medfört att förtroendet för järnvägen allteftersom naggats i kanten. Detta har fått till följd att järnvägen ofta inte ses som ett reellt alternativ när det är kritiskt att godset kommer fram i tid. Det ska sägas att dessa synpunkter framfördes innan Trafikverkets nya kapacitetsplaneringssystem, Marknadsanpassad planering av kapacitet (MPK), sjösattes. Under den tid som gått sedan MPK började tillämpas har problemen med bland annat sena körplaner och omfattande skogstid för godstågen förvärrats ytterligare.

Svårigheterna som godstransportköparna upplever kring att öka godsmängderna på järnvägen speglas i statistiken. Trots politiska ambitioner har andelen gods som går på järnväg varit relativt konstant över tid.<sup>3</sup> Det finns inte heller något som tyder på att en märkbar överflytt från väg till järnväg skulle ha skett. Även om transportsektorns växthusgasutsläpp minskat över tid bedöms de inte minska snabbt nog för att fastställda mål ska nås i tid.<sup>4</sup>

<sup>2</sup> Sveriges miljömål (2023-04-13). Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter.

<sup>3</sup> Trafikanalys (2022). Statistik 2022:28 Transportarbetet i Sverige 2000-2021.

<sup>4</sup> Klimatpolitiska rådet (2022). Årsrapport 2022.



Således behöver mer göras. Utifrån resultaten i denna undersökning tycks åtgärder som bidrar till att öka järnvägens kapacitet, minska störningar i trafiken och stärka systemets robusthet vara nödvändiga för att godstransportköparnas ambitioner om att frakta mer gods på järnvägen i framtiden ska kunna förverkligas.

## 2.2 Stagnerad utveckling riskerar överflytt till väg

Godstransportköparna ser stora möjligheter till att frakta mer gods på järnvägen i framtiden än vad som görs idag. Det kräver dock att utveckling sker. Därför är det oroväckande att godstransportköparna upplever att utvecklingen i branschen har stagnerat och att järnvägen snarare har förlorat i konkurrenskraft jämfört med godstransporter på väg. Detta stärks av att de aspekter som pekats ut som bristfälliga i denna undersökning är samma aspekter som pekats ut när undersökningen gjorts tidigare. Att utvecklingen upplevs ha stagnerat kan framstå som oväntat mot bakgrund av att det inom ramen för den nationella godstransportstrategin de senaste åren genomförts en rad olika initiativ i syfte att stärka järnvägens konkurrenskraft. Trafikanalys gör i sin utvärdering av strategin bedömningen att den hittills inte fått några större reella effekter när det kommer till att bidra till mer konkurrenskraftiga godstransporter.<sup>5</sup> Förändring tar dock tid och samtidigt betonar Trafikanalys att godstransportstrategin skapat bättre förutsättningar för att mer konkurrenskraftiga godstransporter så småningom ska kunna tillhandahållas.

Godstransportköparna uttrycker en oro över att problemen med järnvägen kvarstår. Framförallt rör denna oro att det inte tycks ske någon förbättring av transporternas tillförlitlighet. Trots alla de initiativ som över en längre tid genomförts som en del av det branschgemensamma forumet Tillsammans för tåg i tid (TTT) var godstågens punktlighet den lägsta på länge under 2022.<sup>6</sup> Det senaste året har förtroendet för järnvägen försämrats ytterligare i spåren av Trafikverkets omfattande planeringsproblem. När intervjuerna genomfördes uttryckte godstransportköparna att detta lett till osäkerheter kring när leveranserna kan ske, vilket försvårat deras planering av transporter och lett till ökade kostnader. I förlängningen menar godstransportköparna att detta kan få till följd att de tvingas välja bort järnvägen till förmån för väg. Intervjuerna genomfördes, som tidigare nämnts, före införandet av MPK och de problem detta införande inneburit. Skulle situationen inte förbättras riskerar det således inte att stanna vid att godstransportköparnas ambitioner om att frakta mer på järnväg förblir

<sup>5</sup> Trafikanalys (2022). Rapport 2022:16 På väg mot effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter? Utvärdering av den nationella godstransportstrategins genomförande.

<sup>6</sup> Järnvägsbranschens samverkansforum (2023). Årsrapport Tillsammans för tåg i tid – En redovisning av 2022 års arbete.

orealiserade utan det kan även leda till att sändningar flyttas från järnväg till väg.

### 2.3 Fortsatt behov av godstransporter under pandemin

När covid-19-pandemin bröt ut på allvar under inledningen av 2020 fanns en farhåga om att godstransportmarknaden skulle drabbas av dramatiska nedgångar i efterfrågan och kraftigt minskade trafikintäkter. I efterhand vet vi att så inte blev fallet utan att pandemin istället skulle lämna marknaden relativt oberörd. Samtidigt som behovet av fungerande godstransporter skulle kvarstå, skulle ändrade konsumtionsmönster skapa nya behov. När 2020 summerades kunde enbart en marginell nedgång av godstransportarbetet observeras, varav merparten gick att härleda till de stora osäkerheter som rådde under pandemins inledande veckor. Under 2021 ökade gods-transportarbetet till nivåer som faktiskt översteg de som uppmättes före pandemin.<sup>7</sup> I stort förblev således efterfrågan på järnvägstransporter oförändrad under covid-19-pandemin. En delvis annorlunda bild framträder när utvecklingen bryts ner i dess beståndsdelar, då pandemin slog olika mot olika delmarknader.

Intervjuerna både bekräftar och nyanserar det som går att utläsa i statistiken. Samtidigt som det överlag fortsatt fanns ett stort behov av fungerande godstransporter, så varierade detta behov beroende på vad som producerades. Inom vissa delmarknader, främst bland de som var knutna till e-handeln eller dagligvaruhandeln, ökade behovet medan det minskade inom andra. Snarare än genom ändrad efterfrågan på deras varor tycks pandemin främst ha påverkat godstransportköparna genom de störningar i de globala leveranskedjorna som den orsakade. Detta kunde innebära såväl långsammare som mindre pålitliga leveranser vid internationella transporter. Som en konsekvens av störningarna skapades en obalans mellan utbud och efterfrågan på containrar, vilket så småningom mynnade ut i stigande fraktkostnader. Även om godstransportköparna uppger att de märkt av att fraktkostnaderna ökat, menar de samtidigt att järnvägen drabbades i mindre omfattning än andra trafikslag. Därtill lyfter godstransportköparna att pandemin även medförde positiva effekter genom att den reducerade persontrafiken minskade trängseln i spåren och därmed bidrog till bättre fungerande transportflöden.

Nu när covid-19-pandemin ebbat ut har dock nya anledningar att känna oro inför framtiden uppstått. I spåren av den ryska invasionen av Ukraina har stigande inflation, höjd ränta och vikande konjunktur blivit en verklighet. Konjunkturinstitutet gör bedömningen att Sverige går in i en lågkonjunktur under 2023.<sup>8</sup> Det återstår att se hur detta slår mot såväl godstransportköpare

<sup>7</sup> Trafikanalys (2022). Statistik 2022:28 Transportarbetet i Sverige 2000-2021.

<sup>8</sup> Konjunkturinstitutet (2023). Konjunkturläget mars 2023.

som godstransportmarknaden. Men mot bakgrund av det historiskt funnits korrelation mellan godstransportarbetet och konjunkturen finns det skäl att tro att det får allvarligare konsekvenser än vad pandemin fick. Dels genom ökade kostnader för företagen, dels genom minskad efterfrågan på gods och därmed även godstransporter.

## 2.4 Hur effektiva är miljökompensationerna?

Sedan 2018 har de som utför godstransporter på järnväg kunnat ansöka om statliga stöd i form av miljökompensationer. Syftet med stödet är att stärka järnvägstransporters konkurrenskraft och främja överflytt från väg till järnväg. Ett villkor för att bli tilldelad stödet är att det används på ett sådant sätt att det speglas i priset som godstransportköparna betalar för transporten, antingen genom att priset sänks, att det hålls oförändrat eller ökar mindre än vad det annars skulle göra.<sup>9</sup> När denna undersökning gjordes senast, hösten 2019, kunde vi konstatera att godstransportköparna upplevde att stödet ditintills inte hade haft någon större effekt. De upplevde inte några skillnader på priset och det hade inte fått dem att frakta mer på järnväg. I linje med detta gjorde även Trafikverket bedömningen, i den utvärdering av stödet som gjordes 2020, att det inte bidragit till en överflytt från väg till järnväg. Det fanns dock skäl att tro att det motverkat en överflytt i motsatt riktning.<sup>10</sup>

Mot bakgrund av vad som konstaterades i Trafikverkets utvärdering reviderades utformningen på stödet för de planerade utbetalningarna mellan 2021 och 2025. Bland de revideringar som gjordes märks bland annat att stödet avgränsades till segment som konkurrerar med vägsidan, att utbetalningarna sker kvartalsvis istället för halvårsvis och att omfattningen på stödet ökade till 550 miljoner kronor per år. För 2022 utökades stödet med ytterligare knappt 700 miljoner kronor, vilket innebar att budgeten det året landade på cirka 1,3 miljarder kronor.<sup>11</sup>

Revideringarna till trots tycks stödet fortsatt lida av en del brister. Även om en del godstransportköpare faktiskt lyfter att det har blivit billigare att frakta på järnväg som en effekt av stödet är det enbart ett företag som uppger att detta fått dem att frakta mer på järnväg. Istället tycks det överlag finnas en utbredd uppfattning om att stödet i första hand inte används till att stärka transporternas konkurrenskraft utan att det snarare i hög grad behålls av operatörerna.

I slutändan är det godstransportköparna som sitter på möjligheten att öka mängden gods som de fraktar på järnväg. Ska ambitionerna med stödet

<sup>9</sup> Förordning (2018:675) om miljökompensation för godstransporter på järnväg.

<sup>10</sup> Trafikverket (2020). Miljökompensation till järnvägsföretag – Uppföljning enligt 15 § i förordning (2018:675) om miljökompensation för godstransporter på järnväg.

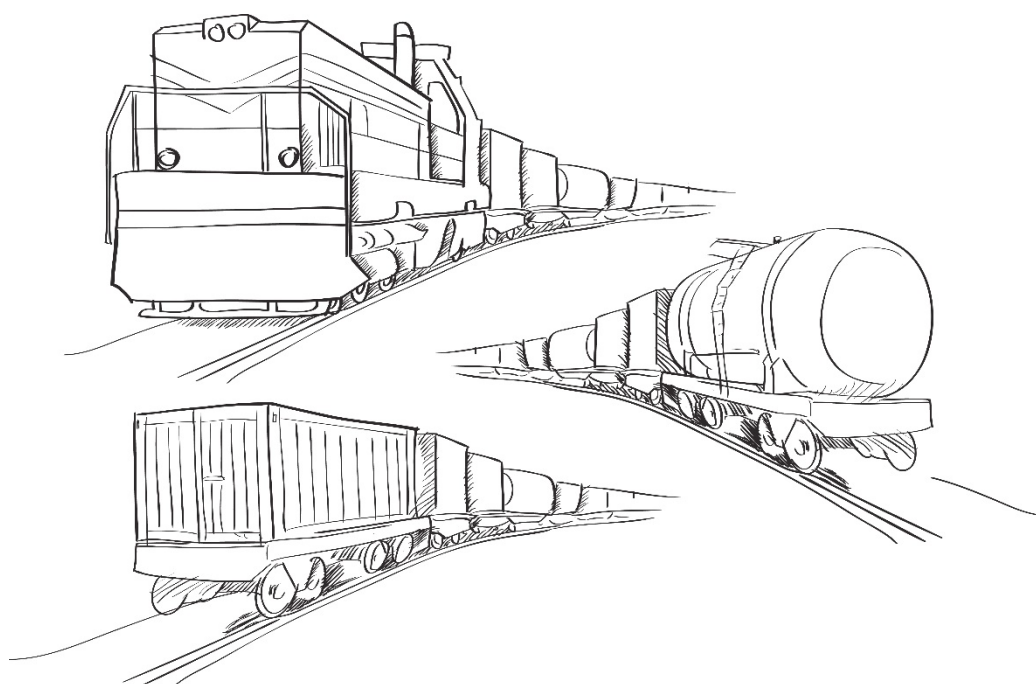
<sup>11</sup> Trafikverket (2023-03-20). Ansök om miljökompensation för godstransporter på järnväg.

förverkligas är det således nödvändigt att det utformas och används på ett sådant sätt att godstransportköparna upplever att det gör skillnad för transporterernas konkurrenskraft. Man kan dock fråga sig i vilken utsträckning ett stöd som tar sikte på transporterernas prissättning kan främja överflytt till järnväg. Som vi redan konstaterat spelar priset oftast en sekundär roll i godstransportköparnas val av trafikslag. Det är först när grundläggande aspekter för transporten, såsom att det går att lita på att tågen går som planerat, fungerar på ett tillfredsställande sätt som priset spelar roll. Även om hela stödet går till att sänka transporterernas pris är det således inte säkert att det skulle göra någon skillnad så länge godstransportköparna saknar förtroende för järnvägen. Det är mot den bakgrunden som många godstransportköpare också lyfter att de hellre ser att de summor som årligen läggs på miljökompensationer istället går till underhåll och utveckling av infrastrukturen.

### **3 Bilaga**



# Kartläggning av godstransportköparnas syn på järnvägsmarknaden, 2022



Skapat av: Point AB

Författare: Markus Lagerqvist

Dokumentdatum: 2022-12-06

Version: Version 2

Uppdragsgivare: Transportstyrelsen

Kontaktperson: Jonathan Sundin

## Sammanfattning

Transportstyrelsen är genom det så kallade SERA-direktivet ålagda att regelbundet rådfråga företrädare för användare av godstrafik på järnväg, i syfte att ta reda på till deras syn på järnvägsmarknaden. Transportstyrelsen har därför bitt Point AB att genomföra en studie med det primära syftet att få en uppfattning om hur godstransportköparna ser på järnvägsmarknaden och därigenom få ett underlag till vilka områden som Transportstyrelsen bör fokusera på i sitt fortsatta arbete inom området.

Liknande undersökningar genomfördes 2016 och 2019 och årets resultat bekräftar till stor del av den syn på järnvägen som framkom då.

Synen på järnvägen är grunden positiv. Framför allt betonar företagen att det är ett miljövänligt alternativ.

Andra starka konkurrensfördelar är att transportslaget har hög kapacitet. För vissa aktörer är det helt avgörande. Andra positiva aspekter är kostnads- och tidseffektivitet.

Även om företagen har en positiv grundsyn avseende godstransporter på järnväg, ser de problem med hur det fungerar idag. De anser inte att järnvägen i Sverige fungerar som den ska avseende ett flertal olika aspekter.

Problem finns framför allt avseende tillförlitlighet, robusthet och kapacitet i systemet.

Trots problemen ser företagen stora möjligheter för utvecklingen av järnvägstransporter i framtiden, men ser att det behövs stora satsningar för att råda bot på de problem som systemet lider av idag.

Företagarna har en negativ bild av järnvägens utveckling i Sverige de senaste åren. Bilden är att inte mycket har hänt fastän transporter på järnväg borde ha framtiden för sig, inte minst med tanke på en växande efterfrågan på miljövänligare transporter.

De ser goda möjligheter att utveckla erbjudandet för att göra det mer konkurrenskraftigt för framtiden. Det handlar både om att bygga ut systemet för att komma runt de trånga sektorer och den sårbarhet som finns idag, att satsa på modern teknik som kan göra transporterna smartare och mer kostnadseffektiva och att satsa på att minska miljöpåverkan – en fråga som blir allt viktigare för företagen.

Det absolut viktigaste är dock att komma tillrätta med hygienfaktorer som att företagen kan lita på att leveranserna fungerar, exempelvis genom förbättrat underhåll och redundans i systemet.

Önskvärt är också att satsa på att bygga ut infrastrukturen för att öka kapaciteten i systemet, både vad gäller vilka mängder gods man kan hantera och den geografiska täckningen, t.ex. fler terminaler. Därefter handlar det om att modernisera teknik, exempelvis genom digitalisering av informations- och arbetsflöden.

Om underhåll och utveckling av järnvägen inte prioriteras och det leder till att tillförlitligheten i systemet försämras ytterligare är en risk att företag lägger om delar av sina transporter till andra transportslag, då det ofta är affärskritiskt att man kan lita på att leveranser fungerar och sker i tid.

# Innehållsförteckning

1. Inledning och syfte .....	1
2. Metod och tillvägagångssätt .....	1
2.1. Urval av intervjuobjekt.....	1
2.2. Intervjufrågor .....	2
3. Resultat .....	3
3.1 Synen på järnvägstransporter .....	3
3.1.1 Behov av järnvägstransporter .....	3
3.1.2 Synen på järnvägstransporter.....	3
3.1.3 Önskad utveckling .....	5
3.1.4 Olika aspekter av järnvägen .....	6
3.1.5 Egna möjligheter för järnvägstransporter .....	7
3.1.6 Enkelhet att välja järnväg .....	7
3.1.7 Utvecklingen de senaste åren .....	8
3.2 Terminalhantering, omlastning och rangering.....	9
3.2.1 Geografi och tillgänglighet.....	9
3.2.2 Pris .....	9
3.2.3 Snabbhet och flexibilitet.....	10
3.2.4 Punktlighet.....	10
3.2.5 Övriga brister vid omlastning .....	10
3.2.6 Möjligheter till utveckling kring omlastning.....	11
3.3 Marknaden idag .....	12
3.3.1 Möjlighet att välja utförare.....	12
3.3.2 Hur utförare väljs.....	12
3.3.3 Förändringar vid val av utförare .....	12
3.4 Prioriteringar och risker .....	13
3.4.1 Prioriteringar och framtida potential.....	13
3.4.2 Risker för framtiden.....	14
3.5 Externa faktorerers påverkan .....	15

3.5.1 Ökade fraktpriser .....	15
3.5.2 Pandemin .....	15
3.5.3 Trafikverkets planering.....	16
3.5.4 Cabotage vid kombitransporter .....	16
3.6 Miljökompensation och ekobonus.....	17
3.6.1 Miljökompensation.....	17
3.6.2 Ekobonus .....	18
Bilaga: Intervjuguide .....	19

## 1. Inledning och syfte

Av SERA-direktivets artikel 56.7 framgår att Transportstyrelsen ska leva upp till bestämmelsen om att: "Regleringsorganet ska regelbundet, och i vart fall minst en gång vartannat år, rådfråga företrädare för användare av godstransport och persontrafik av järnvägstjänster i syfte att ta hänsyn till deras syn på järnvägsmarknaden."

Det är inte närmare reglerat hur Transportstyrelsen ska gå tillväga för att leva upp till direktivets krav. Utöver att leva upp till direktivets krav vill Transportstyrelsen även att resultaten ska vara av nytta för verksamheten, framförallt inom ramen för myndighetens marknadsövervakning.

Undersökningar och tillsyn av denna typ genomfördes under såväl hösten 2016 som hösten 2019.

Undersökningens primära syfte är att få en uppfattning om hur godstransportköparna ser på järnvägsmarknaden och därigenom få ett underlag till vilka frågor som behöver prioriteras framöver. I årets undersökning vill Transportstyrelsen rikta även fokus mot hur godstransportköparna anser att marknaden för intermodala godstransporter på järnväg fungerar. Det är även önskvärt att materialet som samlas in kan vara av intresse för Transportstyrelsen som helhet samt för såväl godstransportköparna själva som för järnvägsföretagen.

Några av de teman som behandlas är:

- Vad anser godstransportköparna vara det viktigaste då de fraktar varor med tåg: snabbhet, pris, punktlighet, tillförlitlighet, miljö etc.
- Vad fungerar bra respektive dåligt,
- Upplever köparna att det finns en fungerande konkurrens och att de har flera utförare att välja mellan?

## 2. Metod och tillvägagångssätt

Undersökningen har genomförts genom telefonintervjuer. Eftersom målgruppen är mångsidig och inkluderar företag från olika branscher, av olika storlek och som är geografiskt spridda i landet, görs även en spridning av intervjuerna över dessa kriterier.

### 2.1. Urval av intervjuobjekt

Målgruppen godstransportköpare avser företag som köper järnvägstransporter i syfte att transportera varor. För att räknas till målgruppen är det inte tillräckligt att ha som avsikt att köpa järnvägstransporter.

Målgruppen är förhållandevis avgränsad då det finns vissa varor som är mer lämpliga att transportera på järnväg än andra. Många av köparna är dessutom medlemmar i sammanslutningen Näringslivets Transportråd. Branscher som är stora köpare idag är exempelvis järn- och stålindustri och skogsindustri, men även målgrupper som kan vara



betydelsefulla ur ett framtida perspektiv (exempelvis dagligvaruhandel) är inkluderade i undersökningen. Detta för att kunna få ett så representativt urval som möjligt.

I dialog med Transportstyrelsen beslutades att undersökningen utgår från ett liknande upplägg som vid 2016 och 2019 års mätningar, då det genomfördes 23 respektive 22 intervjuer med företag som företräder ungefär 10 olika branscher. Företagen som har valts ut representerar de branscher som transporterar gods på järnvägsnätet i Sverige. Hänsyn har även tagits till företagsstorlek och geografisk hemvist, för att på så sätt säkerställa att intervjuerna ger en så heltäckande bild som möjligt. Vid årets mätningar har totalt 25 intervjuer genomförts, fördelade enligt tabellen nedan.

Tabell 1. Antal företag per bransch

Bransch	Antal intervjuer
Avfallshantering & återvinning	1
Betongtillverkning	1
Butiks-/partihandel	3
Energi	1
Järn- och stålindustri	1
Livsmedelstillverkning	4
Logistik	2
Metallindustri	3
Skogsbruk/pappersindustri	7
Annan tillverkningsindustri	2
<b>Totalt antal intervjuer</b>	<b>25</b>

## 2.2. Intervjufrågor

Intervjuerna har utgått från en i förväg utarbetad intervjuguide där frågorna konstruerats i samråd med Transportstyrelsen.

Frågeställningarna har i en del intervjuer fått anpassas utifrån intervjupersonens intresse, kompetensområde, samt i vilken omfattning företaget transporterar gods på järnväg. Därför har intervjuerna haft en semistrukturerad utformning, vilket innebär att vissa följdfrågor som har ställts inte finns med i intervjuguiden. Detta har givit intervjupersonerna bättre möjligheter att delge sina åsikter.

Intervjuguiden finns bifogad som bilaga till rapporten.

## 3. Resultat

### 3.1 Synen på järnvägstransporter

#### 3.1.1 Behov av järnvägstransporter

Företagen i undersökningen innefattar från mindre aktörer som transporterar under 100 000 ton per år på järnväg, till företag som transporterar över 30 000 000 ton – majoriteten ligger inom spannet en till fem miljoner ton årligen. Sett till hur stor andel av deras transporter som går på järnväg varierar det från 5 till 100 procent, med ett genomsnitt på runt 40 procent av den transporterade vikten eller volymen.

Kunder har genomgående ett stort behov av järnvägen för sina transporter. Var fjärde ser att behovet dessutom kommer att öka framöver.

Runt var tredje företag ser att de skulle kunna transportera en större andel på järnväg än idag, men att dagens kapacitet inte kan möra deras behov.



*"Egentligen skulle vi gärna lyfta över mer på järnväg om vi kunde."*

*"Vi hade kunnat använda järnväg mer om det fanns en bra terminal i Strängssund, då hade vi kunnat köra containers via järnväg till Göteborgs hamn."*

*"Potentialen är stor men utmaningen är tillgänglighet, kapacitet och kostnad. Själva utrustningen saknas, vi vill köra färdigt gods i täckta vagnar, men det finns inte tillgängligt i någon större omfattning."*

#### 3.1.2 Synen på järnvägstransporter

Synen på järnvägen är i grunden mycket positiv. Den aspekt som företagen i allra första hand betonar är att det är ett miljövänligt alternativ.

Därefter att transportslaget har hög kapacitet. För vissa större aktörer är detta helt avgörande – järnvägen är i praktiken det enda välfungerande alternativet för dem.

Andra positiva aspekter som en del av aktörerna tar upp är kostnads- och tidseffektivitet. Det har också fördelar jämfört med vägtransporter vad gäller internationella transporter, avseende frågor som rör förare och kör- och vilotider.



*"Först och främst miljön. Och att det oftast är ett ganska stabilt system, det finns utmaningar vissa årstider men oftast fungerar det rätt bra."*

*"Kapacitet, miljö och effektiviteten. Vi kan flytta stora volymer enkelt."*

*"Miljön, gränsöverskridande trafik, smarta lösningar, fossilfria lösningar om vi pratar ett drömscenario, möjlighet till stora volymer."*

Även om företagen genomgående har en positiv grundsyn avseende godstransporter på järnväg, ser de en rad problem med hur det fungerar idag. Kritiken handlar om att man inte tycker att järnvägen i Sverige fungerar som den ska avseende ett flertal olika aspekter.

Företagen upplever att järnvägen idag har problem avseende tillförlitlighet, robusthet, kapacitet och planerbarhet.

Specifika problem som företagen tar upp handlar om att service och underhåll är eftersatt, vilket leder till störningar och minskad tillförlitlighet. Detta i kombination med begränsad kapacitet, exempelvis avsaknad av dubbelspår på vissa sträckor gör systemet mindre robust.

Planerbarheten brister också de då tåglägen meddelas eller ändras med kort varsel av Trafikverket. Det finns också en bild av att persontrafik prioriteras över godstrafik.



*”Det blir svårare och svårare för tågoperatörerna att få fram sina avgångar och ankomster i planerade tider, de får med kort varsel ändrade tåglägen och tågtider från Trafikverket, med kort framförhållning. Vi tycker det är Green Cargos fel, men jag börjar misstänka att det egentligen är Trafikverkets. Jag har en känsla av att persontrafiken prioriteras framför godstrafiken.”*

*”Väldigt osäkert, vi har haft massa störningar, förseningar och man får inga klara besked om när gods kommer fram. Infrastrukturen behöver förbättras ordentligt.”*

*”De är många men det allvarligaste är att det är så stelbent, en bil kan du köra på olika vägar beroende på om det är blockerat någonstans, tåget har inte de möjligheterna på samma sätt om det tex ligger en stock eller en nedfallen ledning på spåret. Det är för stora problem vad gäller nationella gränsövergångar där olika länder har olika system, regelverk och bestämmelser vilket gör att det blir trögt och stelbent, det går väldigt långsamt till skillnad mot en bil som oftast har ett kortare tidsfönster från att du anser att den ska vara framme till att den faktiskt är framme.”*

*”Tidtabellshanteringen, brister i robustheten i järnvägsinfrastrukturen. För mycket spårfel, kontaktledningsfel, växelfel och signalfel som stör verksamheten.”*

### 3.1.3 Önskad utveckling

Företagen ser stora möjligheter för järnvägstransporter i framtiden, men ser att det behövs satsningar som kommer tillrätta med de problem som systemet lider av idag.

Det handlar om att bygga bort flaskhalsar för att öka kapaciteten, att få systemet mer tillförlitlighet genom bättre service och underhåll och att öka utbudet av transportalternativ.

Detta innefattar också möjligheten till intermodala transporter, att kunna koppla ihop med andra transportsystem, och transporter över gränsen till andra länder.



*”Svårigheten är inte att lägga över mer gods, det som är svårt är att få tider som passar och kapaciteten man behöver, för oss är det även anknytningar till andra länder. Mer järnväg som går till angränsande länder, anknytningar till och från Sverige har sina begränsningar.”*

*”Möjligheterna till utveckling är stora. Intermodala transporter är en sak sen är det att använda befintliga spår bättre, och bygga nya.”*

*”Det bristande underhållet skapar problem med, man måste underhålla och utveckla. Det behövs byggas ut, utvecklas, förbättra underhållet och få fram fler aktörer.”*

### 3.1.4 Olika aspekter av järnvägen

Tabellen på följande sida sammanfattar hur kunderna ser på godstransporter på järnväg i Sverige idag, avseende tillförlitlighet, tillgänglighet, miljö, snabbhet, pris, punktlighet och flexibilitet.

Aspekt	Positivt	Negativt
<b>Tillförlitlighet</b>	Hög tillförlitlighet i ett fungerande system. Skiljer mellan aktörer hur ofta de stöter på problem.	Idag problem pga. eftersatt underhåll och bristande redundans i systemet.
<b>Tillgänglighet</b>	God tillgänglighet i delar av systemet, beroende på var i landet.	Idag problem pga. begränsningar i infrastrukturen, både inom systemet och möjlighet att koppla ihop med andra transportslag, även kort framförhållning i planeringen.
<b>Miljö</b>	En stark konkurrensfördel – ses som ett bra miljöval och en av de främsta anledningarna att välja järnväg.	Vissa sträckor är inte elektrifierade, både i Sverige och i andra länder. Diesellok mindre miljövänligt.
<b>Snabbhet</b>	Tillförlitlighet och planerbarhet är mer centralt än snabbhet, finns alternativ när snabba leveranser krävs.	Ses som ett långsamt alternativ som kräver lång framförhållning vid planering.
<b>Pris</b>	Kostnader för järnväg är idag konkurrensmässig, ofta lägre än andra alternativ.	Har blivit successivt mindre konkurrensmässigt, viss oro för påverkan från höga elpriser.
<b>Punktlig</b>	På vissa sträckor och flöden är punktligheten tillfredsställande.	Överlag låg tillförlitlighet till punktligheten idag.
<b>Flexibilitet</b>	–	En svaghet – järnvägen upplevs idag som mycket oflexibel, kräver lång planering och gärna stora flöden.



*”Begränsad tillgänglighet. T.ex. om vi har en sändning som kommer med hamn och ska fraktas inrikes via järnväg. Då kan vi få vänta i två veckor med att skeppa dem, och får straffhyror under den tiden. Om vi kunde få boka upp fem godståg om dagen, så skulle vi slippa det.”*

*”Tillförlitligheten är väldigt låg, godset kommer alltid fram men man har ingen aning om när det sker.”*

*”Någon liten störning någonstans i Sverige tenderar påverka all trafik i Sverige.”*

*”Vi har ju så få stickspår kvar så vi kommer inte åt järnvägen längre från våra filialer. Så tillgängligheten är ju betydligt sämre än på lastbilssidan och fartygssidan.”*



*”Miljö väldigt positiv. Det är framtiden har det hetat i 30 år snart. Men det är definitivt framtiden, miljön är tågets stora styrka.”*

*”Inte så snabbt, jag brukar säga lite skämtsamt att ibland cyklar jag snabbare än vad det tar med järnväg.”*

*”Det finns ingen punktlighet inom järnväg, så krävs det av våra kunder kan vi inte erbjuda järnväg.”*

*”Flexibiliteten är dålig, det är järnvägens akilleshäla, frånsteg från planlagda tidtabeller är ett stort problem.”*

### 3.1.5 Egna möjligheter för järnvägstransporter

Många företag ser stora egna möjligheter avseende att transportera sitt gods på järnväg – men samtidigt begränsas möjligheterna av svagheter i järnvägssystemet avseende kapacitet och utbud av transporter, tillförlitlighet och långa ledtider.



*”Vi har anpassat vår affär till den kapacitet vi känner oss trygga med, men hade velat ha mer möjlighet till transport via järnväg.”*

*”Där vi har statiska flöden med långa ledtider fungerar det bra, men när vi är i behov av korta ledtider så ser det väldigt begränsat ut i dagsläget. Bristen på flexibilitet och proaktivitet kopplat till störningar och planerade underhållsarbeten på banvallarna gör att man alltid behöver en backup på flödet vilket är en utmaning.”*

*”Möjligheterna är väl relativt stora i sig. Det finns ett stort järnvägsnät men man vet inte när godset kommer fram, stor otrygghet.”*

*”De är ganska stora. Men att vi bara har en möjlig operatör i form av Green Cargo, så gör det att vi sitter i knät på dem och är beroende av dem och var de kör.”*

### 3.1.6 Enkelhet att välja järnväg

Att välja järnväg upplevs initialt vara en komplicerad process som också kräver lång framförhållning. När man väl kommit över den första tröskeln är det däremot en betydligt enklare process att beställa och planera sina transporter. Vägtransporter har en fördel i att det är mycket snabbare att komma igång och mycket kortare ledtider.



*”Man måste vara en transportköpare av hög volym för att kunna köpa tågtransport på ett bra sätt. Det är betydligt svårare att välja tågtransport i jämförelse med andra trafikslag.”*

*”Det är en helt annan planering innan man kommer igång med tåg än övriga transporter, men när man väl kommer igång är det inte så stor skillnad, lika enkelt att välja som andra när planeringen är klar.”*

*”Ganska lätt om man är ute i god tid, men man får nästan vara ute ett år i förväg.”*

### 3.1.7 Utvecklingen de senaste åren

Företagarna målar överlag en ganska dystert bild av järnvägens utveckling i Sverige de senaste fem åren. Bilden är att inte mycket har hänt fastän transporter på järnväg borde ha framtiden för sig, inte minst med tanke på en växande efterfrågan på miljövänligare transporter. Det saknas innovation och satsningar på infrastrukturen – man upplever att det ofta går långsamt.



*”Det som utvecklas är väl framförallt intermodala transporter och det ser vi väldigt positivt på. Men i övrigt är innovationstakten på järnväg är allt för låg, det är en av de stora akilleshämlarna för järnväg.”*

*”Upplever att det blivit sämre i Sverige, om det utvecklas framåt så är det inte något som saluförs direkt.”*

*”Det känns som en bransch som sitter ganska fast i sin historik.”*

## 3.2 Terminalhantering, omlastning och rangering

### 3.2.1 Geografi och tillgänglighet

De flesta av företagen upplever inte några direkta problem vad gäller den geografiska aspekten av terminalhantering, omlastning och rangering. Det beror på att man anpassat sig till det utbud och tillgänglighet av framför allt terminaler som finns eller för att några större aktörer själva investerat i den infrastruktur som krävs.

Sett till den fysiska infrastrukturen överlag i landet ser man att det finns stora begränsningar – för att det ska fungera måste man ha transportbehov som fungerar att anpassa till de noder som finns.



*”Geografin är en del av begränsningen. Terminalhantering, omlastning, och rangering kan bara ske på ett antal utvalda terminaler.”*

*”Ligger man bra till med noderna funkar den ganska bra, så relativt bra från vårt perspektiv. Utmaningen är att man till skillnad från bil eller båt måste planera efter noderna.”*

*”Den är väldigt dåligt utbyggd. Det finns bara ett antal sådana punkter i Sverige där man kan skicka från. Skulle antalet knutpunkter fördubblas, kan jag lova att vi skulle köra mer järnväg.”*

*”Vi fick bygga eget spår och terminal för att ens kunna köra på tåg.”*

### 3.2.2 Pris

De företag som kan uttala sig kring prisnivån har delade meningar angående hur konkurrenskraftig den är. Flera företag tycker den är rimlig, men det finns också en bild av att det skulle kunna gå att göra mer kostnadseffektivt, inte minst i förhållande till konkurrerande transportslag.



*”Ställer man då kostnaden för en omlastning gentemot vad man vinner vid en omlastning sker det inte särskilt kostnadseffektivt, detta måste ses över för att det ska bli vassare.”*

*”Det har varit konkurrenskraftigt gentemot andra transportsätt som fartyg eller lastbil även om vi önskat att det varit billigare så klart.”*

*”Kostnaden är för hög och den går att effektiviseras.”*

### 3.2.3 Snabbhet och flexibilitet

Företagen har överlag inga direkta klagomål avseende snabbhet eller flexibilitet – det fungerar oftast som det ska. Flera företag har det också omlastning och rangering i egen regi.



*"I nio fall av tio är det inget problem, de stora terminalerna har bra öppettider, ibland kan det krångla till det i storstadsområden där trafiken är hög."*

*"Det är ganska flexibelt. De krav vi ställer är tillgodosedda och jag ser ingen begränsning."*

*"Kan bli snabbare, men det är inte där utmaningarna sitter."*

### 3.2.4 Punktlighet

De problem företagen har kring punktlighet är effekter av de övergripande problem som finns med tillförlighet inom hela järnvägssystemet. Det är idag ett problem att det inte fullt ut går att lita på att transporterna fungerar som utlovat.



*"Green Cargo är inte tillförlitliga just nu. De är sena och kan vara ända upp till en vecka försenade vilket orsakar stora problem."*

*"I själva omlastningsdelen är punktligheten bra, men den är beroende av den totala punktligheten om man ser till helheten."*

*"Det går inte eftersom tågen inte kommer punktligt."*

### 3.2.5 Övriga brister vid omlastning

Förutom de problem som finns med tillgång till terminaler, kapacitet och tillförlighet i systemet finns det även problem med skador som uppstår vid omlastning.



*"Att det ibland finns brist på terminaler i vissa storstadsregioner, men även att det i vissa fall kan saknas omlastningsterminaler som kan hantera tyngre eller skrymmande gods i torr miljö."*

*"Det är väl oftast det att när tåget är sent, då kan det bli stora förseningar, när det inte fungerar och man kanske måste vänta tills dagen efter innan det kan omlastas och köras ut."*

*"Godsskador och hanteringsskador är framförallt problemet med omlastning."*

### 3.2.6 Möjligheter till utveckling kring omlastning

Det finns goda möjligheter att vässa och utveckla erbjudandet för att göra det mer konkurrenskraftigt för framtiden.

Det handlar både om att bygga ut systemet för att komma runt de trånga sektorerna och den sårbarhet som finns idag, att innovera och satsa på modern teknik som kan göra transporterna smartare och mer kostnadseffektiva och att satsa på att minska miljöpåverkan – en fråga som blir allt viktigare för företagen och samhället som helhet.



*”Digitalisering, automatisering och att jobba med produktivitet och kostnadseffektivitet. T.ex. möjligheten att kunna ha öppet dygnet runt utan personal och att det sker automatiserat, för det skapar flexibilitet. Med digitalisering menar jag track and trace, så man kan hålla koll på var olika gods befinner sig under transporten.”*

*”Elektrifiering eller alternativa bränslekällor till hela systemet.”*

*”Fler terminaler som kan hantera olika typer av gods i täckt miljö och fler alternativ i storstadsregionerna.”*



### 3.3 Marknaden idag

#### 3.3.1 Möjlighet att välja utförare

Av de 25 företagen i kartläggningen svarar 16 att de har möjlighet att välja mellan olika utförare, vad gäller terminalhantering och transporter, nio svarar att de inte har det. De som bara har en utförare pekar på att det är bristande konkurrens, där framför allt Green Cargo dominerar marknaden.

Endast för två av dem har det skett förändringar över tid kring att välja mellan olika utförare, vad gäller terminalhantering och transporter. Ett företag har gått över från att ha egna lok till Green Cargo, medan ett annat upplever förändringar på slutdestinationen avseende tillgänglighet, ledtid, kapacitet och kostnader.

#### 3.3.2 Hur utförare väljs

Val av utförare görs ofta via ett upphandlings- eller förhandlingsförfarande eller en motsvarande process där kriterier som måste mötas sätts upp och de aktörer som uppfyller dessa ställs mot varandra.

Avgörande faktorer för utfallet kan handla om faktorer såsom möjlighet att möta efterfrågat kapacitet, flexibilitet i leveransen, tillförlitlighet, geografisk närvaro, bra miljöval, tillgång till terminaler och pris på tjänsten. Även etablerade relationer har betydelse.



*”Tillförlitlighet är viktigast, sedan kommer pris, måste vara hållbart på sikt, och sen miljö. Vi tycker dock allt ska gå hand i hand, de ska inte påverkas av varandra.”*

*”Det viktigaste skulle jag säga är att man är proaktiv i dialogen, har ett bra informationsflöde, linjerar med vår hållbarhetsstrategi, konkurrenskraftig ur ett ekonomiskt perspektiv.”*

#### 3.3.3 Förändringar vid val av utförare

Av de 16 företag som uppger att de har möjlighet att välja mellan olika utförare upplever sju att det har skett förändringar över tid gällande möjlighet att välja mellan olika utförare, vad gäller terminalhantering och transporter.

Förändringar handlar huvudsakligen om konkurrenssituationen på marknaden, där fyra ser en ökad konkurrens, medan två är av motsatt uppfattning.



*”Tidigare hade vi bara en att välja på men nu har vi tre aktörer att välja på och hört rykten om en fjärde som är på gång.”*

*”Green Cargo har en monopolställning i och med sin storlek, även om det inte uttalat är så. Det var bättre förr när det inte var så att en stor aktör ensam hade sådan kontroll på marknaden.”*

### 3.4 Prioriteringar och risker

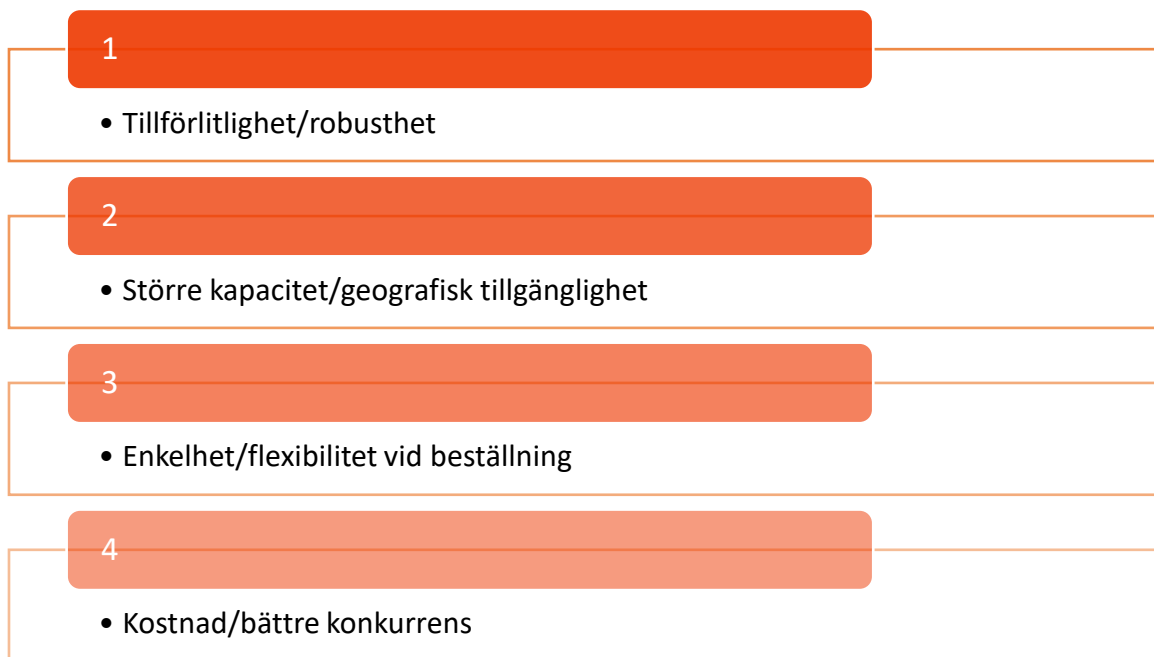
#### 3.4.1 Prioriteringar och framtida potential

Det absolut viktigaste att komma tillrätta med är vad man skulle kunna kalla hygienfaktorer – det vill säga att man kan lita på att leveranserna fungerar, exempelvis genom förbättrat underhåll och redundans i systemet.

Därefter är en viktig aspekt – som delvis hänger samman med tillförlitligheten – att bygga ut infrastrukturen för att öka kapaciteten i systemet, både vad gäller vilka mängder gods man kan hantera (t.ex. fler eller längre tåg) och den geografiska täckningen (t.ex. fler terminaler).

Därefter handlar det om att modernisera teknik, exempelvis genom digitalisering av informations- och arbetsflöden.

Prioriteringar som skulle kunna få företaget att transportera med gods på järnväg än idag kan sammanfattas i figuren nedan.



*"Jag tror att den högsta prioriteten just nu är tillförlitligheten. Har man ingen tillförlitlig lösning spelar kostnaden egentligen ingen roll och inte heller hur bra den är för kan man inte använda den är det strunt samma."*

*"Att jobba med att få ordning på planeringen av spårtider och få tillbaks kontrollen på det igen. Få ordning på system som kan planera spårtid. Att man lägger fokus på godstransporter och att de är lika viktiga som persontransporter."*

*"Kapacitet, tillgänglighet och robusthet."*

*”Fler avgångar, större flexibilitet, högre kapacitet, längre öppettider på terminalerna, fler knutpunkter.”*

*”Vi skulle kunna attrahera fler kunder till järnvägen om tågdragningen blir mer effektiva genom större och tyngre tåg. Digitalisering är också viktig, såsom fritt val av järnvägsföretag.”*

*”Enkelhet och tillgänglighet i vad det gäller att kunna boka gods på järnväg.”*

### 3.4.2 Risker för framtiden

Även om företagens syn på att välja järnväg för sina godstransporter i grunden är positiv – man ser det som en miljövänlig framtidslösning – så finns det också en risk för att man kan komma att välja bort järnvägen. Många av företagen uttrycker en oro över utvecklingen.

Om underhåll och utveckling av järnvägen inte prioriteras och det leder till att tillförlitligheten i systemet försämras ytterligare kommer alternativa, såsom vägtransporter, vara ett konkurrenskraftigt alternativ för många. För företagen är det affärskritiskt att man kan lita på att leveranser fungerar och sker i tid.

Andra risker som skulle kunna få företagen att överge järnvägen är om det tappar för mycket i prismässig konkurrenskraft eller om kapaciteten och tillgängligheten i systemet försämras.



*”Att utvecklingen fortsätter gå åt fel håll. Vi ska ha möte om två veckor om detta, så det är högaktuellt. Vi kan inte ha det som det är nu.”*

*”Man kan inte hoppa mellan olika lösningar, måste ha tillförlitlighet, vi behöver veta att om vi använder järnväg ska det fungera 365 dagar om året, och den måste vara tillförlitlig och tillgängligt.”*

*”Om priserna går upp och om, ledtiderna, tillförlitligheten och tillgängligheten försämras. Om det blir sämre än vad det är nu skulle vi absolut inte välja det.”*

### 3.5 Externa faktorerers påverkan

#### 3.5.1 Ökade fraktpriser

Hela 22 av de 25 deltagande företagen har märkt av stigande priser för frakt på järnväg. Samtidigt är bilden att priserna har ökat över hela linjen – för alla typer av frakt – även väg- och sjötransporter. Några företag påpekar att ökningar har varit mindre för transporter på järnväg än för andra transportslag.



*"Det blir dyrare att frakta och det gäller alla sorters frakter oavsett transportslag."*

*"Högre priser, förseningar, osäkerhet, rakt över samtliga transportslag."*

*"Våra kostnader har ökat, men tåg har inte ökat i samma takt som andra transportslag."*

Endast åtta av de 25 företagen uppger att deras godstransporter påverkats av de stigande priserna, men den påverkan består främst av att kostnaderna ökat – inte att man lagt om sina transporter. Några företag har planerat om leveransscheman eller bytt leverantörer för att minimera transportsträckorna.



*"Ja, det har ju kostat mer, men vi har inte ändrat något i någon större utsträckning."*

*"Det har påverkat vårt val av leverantörer och kunder."*

#### 3.5.2 Pandemin

Av de 25 företagen uppger 15 att deras godstransporter påverkats av pandemin och åtta företag ser att deras behov av transporter påverkats. Pandemin har dock påverkat olika företag och branscher på helt olika sätt. Förändrade konsumtionsmönster har – beroende på vad man producerar – kunna leda både till ökad och minskad efterfrågan.

För vissa branscher har störningar i leveranskedjor som lett till långsammare och mindre pålitliga leveranser påverkat verksamheten negativt, detsamma gäller brist på vissa komponenter.



*"Våra volymer ökade då vi sålde mer pasta och knäckebröd, så vårt behov av transporter ökade, främst då på lastbil då det var enklast att på kort varsel arrangera."*

*"Det blev dyrare och tog längre tid. Tex lokförare som blev sjuka, containrar som blev stående i hamnen pga. resursbrist."*

*"Det ökade pga. ökad e-handel, vilket ledde till fler transporter för våra kunder."*

*"Det har bidragit till både komponentbrist och sjukfrånvaro vilket har genererat i större störningar i flödet."*

### 3.5.3 Trafikverkets planering

Av de 25 företagen har 14 påverkats av Trafikverkets problem med planering av såväl körplaner som T23. Bristerna kan få stora konsekvenser för företagen, som är mycket kritiska och oroande inför framtiden.

Om man inte kommer till rätta med problemen undergrävs förtroendet för godstransporter på järnväg, då det kan leda till stora kostnader för företagen. Risken är att man då väljer bort järnvägen för andra transportslag.



*”Vi har fått dålig och för sen information om underhållsarbete, det har slagit undan benen på oss så att vi akut har behövt lösa de bortfall i transportkapacitet som vi tappat.”*

*”Man är för sent ute med att bekräfta tidtabeller för våra transportleverantörer, vilket försvårar våra leverantörers arbete med personalscheman osv och det har orsakat störningar och inställda tåg.”*

*”Vi är livrädda att det kommer bli katastrof med T23. Vi behöver ju ha en viss framhållning, vi märker det på ad hoc tidtabeller pga. att Trafikverket har problem med T23. Det innebär att vi kör lastbil istället om vi inte får våra ad hoc tidtabeller.”*

### 3.5.4 Cabotage vid kombitransporter

Ändrade bestämmelser vad gäller cabotage vid kombitransporter har påverkat godstransporter för tio av de 25 företagen. Påverkan består i att priserna för transporterna har gått upp, samtidigt som kapaciteten har minskat.



*”Vi upplever att det har blivit sämre att köra kombinerade transporter än det var tidigare vilket vi tycker är extremt olyckligt.”*

*”Det har drivit upp priser och minskat tillgänglighet och kapacitet.”*

## 3.6 Miljökompensation och ekobonus

### 3.6.1 Miljökompensation

Totalt 15 av de 25 företagen känner till miljökompensationen för godstransportoperatörer som kom 2018. Endast sju upplever dock att det blivit billigare att frakta gods på järnväg i förhållande till väg sedan den infördes. Det finns också en bild av att det varit krångligt att få del av kompensationen och att det kanske hade varit bättre att använda pengarna på annat – t.ex. att satsa på järnvägen.



*”Vi har fått del av den kompensationen som gått till tågoperatörer så dom har kunnat hålla ner priset för varuägarna. Det var ju det som var syftet men det har väl stannat lite hos tågoperatören men vi har fått del av den också som varuägare.”*

*”Vi upplever att vi haft väldigt många och långa förhandlingar med järnvägsföretagen för att få del av miljökompensationen.”*

*”Pengarna borde användas för att uppgradera järnvägen istället, säkrare transporter, längre stickspår. Hellre sett att de pengarna hade använts på det sättet. Pengarna har betalats ut men jag vet inte om jag tycker det är bra.”*

De åtta företag som inte upplever att det blivit billigare sedan miljökompensationen infördes har en bild av att pengarna i hög grad hamnat hos transportörerna, att den ätits upp av ökade kostnader, eller att man inte kan svara på hur det har fungerat.



*”Kompensationen har gått till de som drar tågen, och de har behållit den utan att ge rabatt till sina kunder.”*

*”Pengarna har ju behövts för underhåll hos operatörerna och har inte lett till att nytt gods hamnat på järnväg.”*

Endast ett företag uppger att de volymer de transporterar på järnväg påverkats positivt av miljökompensationen. För de företag som har möjlighet att öka sina transporter på järnväg är det andra faktorer som är viktigare, såsom tillförlitlighet och kapacitet.



*”Det är inte viktigt för oss, priset är inte oviktigt men det är bara en del av vad vi prioriterar.”*

*”Vi ser inte att den lett till någon förändring som lett till att järnvägen blivit mer attraktiv tyvärr.”*

*”I grunden för vår del handlar det om tillgänglighet och tillförlitlighet och därefter kommer pris.”*

### 3.6.2 Ekobonus

Endast fyra av de 25 företagen känner till förlängd och breddad ekobonus. Bland dessa är synen på den splittrad.



*"Den måste utformas så att den stärker marknadsutvecklingen. Idag resulterar den i en destruktiv konkurrens."*

*"Vi tycker initiativet är väldigt positivt och vi ser det som väldigt positivt att det är en breddad ekobonus."*



## Bilaga: Intervjuguide

### Bakgrund

- Hur stor volym av varor transporterar ni årligen?
- Hur stor andel transporterar ni på järnväg?
- Vilka typer av produkter transporterar ni på järnväg?
- Hur ser ert behov av järnvägstransporter ut?

### Syn på järnvägstransport

- Varför väljer ni godstransport på järnväg? Något mer?
  - Vilka fördelar ser ni?
  - Vilka brister ser ni?
  - Möjlighet till utveckling?
- Hur ser ni på godstransporter på järnväg utifrån följande aspekter:
  - Tillförlitlighet?
  - Tillgänglighet?
  - Miljö?
  - Snabbhet?
  - Pris?
  - Punktlighet?
  - Flexibilitet?
- Hur upplever ni era transportmöjligheter på järnväg?
- Hur enkelt är det att välja tågtransport? Hur enkelt är det i jämförelse med andra transporter/trafikslag.
- Hur upplever ni utvecklingen av godstransport på järnväg under de senaste fem åren?

### Terminalhantering, omlastning och rangering

- Hur ser ni på omlastning utifrån följande aspekter:
  - Geografi?
  - Tillgänglighet?
  - Pris?
  - Snabbhet?
  - Punktlighet?
  - Flexibilitet?
- Vilka brister ser ni?
- Möjlighet till utveckling?

## Marknaden idag

- Har ni möjlighet att välja mellan olika utförare, både vad gäller terminalhantering och transporter?
- Om nej:
  - Varför har ni bara en utförare att välja på?
  - Har det skett förändringar över tid?
- Om ja:
  - Hur går ni tillväga för att välja mellan olika utförare?
  - Vad är det som styr valet av utförare? Något mer?
- Hur skulle du rangordna vad som är viktigast, näst viktigast osv. av de orsaker som du nämnt styr valet av utförare?
  - Har det skett förändringar över tid gällande detta?

## Övrigt

- Vad anser ni är det viktigaste att jobba med/effektivisera inom järnvägstransport?
- Vad skulle få er att välja mer transport på järnväg? Något mer?
- Vad skulle få er att välja mindre transport på järnväg? Något mer?
- Har ni märkt av de stigande fraktpriserna?
  - Om ja, hur?
  - Har detta påverkat era godstransporter?
  - Om ja, hur?
- Har pandemin påverkat era godstransporter?
  - Om ja, hur?
  - Har pandemin påverkat ert behov av godstransporter?
  - Om ja, hur?
- Har Trafikverkets problem med planering av såväl körplaner som T23 påverkat era möjligheter att frakta på järnväg?
  - Om ja, hur?
- Har de ändrade bestämmelserna vad gäller cabotage vid kombitransporter påverkat era godstransporter?
  - Om ja, hur?

## Miljökompensation

- Känner du till miljökompensation för godstransportoperatörer som kom 2018?
  - Upplever ni att det blivit billigare att frakta gods på järnväg i förhållande till väg sedan miljökompensationen infördes?
  - Varför/varför inte?
  - Har det fått er att transportera mer av ert gods på järnväg?
  - Varför/varför inte?
- Känner ni till "Breddad och förlängd ekobonus"?
  - Om ja, hur ser ni på möjligheten att använda er av den?



Point AB  
Kaserntorget 1  
411 18 Göteborg  
hello@point.nu

