

Trafikutskottets
offentliga utfrågning om
godstransporter

ISSN 1653-0942
ISBN 978-91-85943-39-5
Riksdagstryckeriet, Stockholm, 2008

Förord

Godstransporter har stor betydelse för tillväxten, och det är därför viktigt att åstadkomma ett hållbart godstransportsystem innefattande klimatsmarta logistiklösningar. Riksdagen förväntas under hösten 2008 behandla en rad viktiga frågor på transportområdet. Det gäller bl.a. regeringens aviserade förslag om riktlinjer för investeringar i trafikens infrastruktur för perioden 2010–2019, där även frågor om bl.a. kombiterminaler förväntas behandlas. För att få ett fördjupat beslutsunderlag inför utskottsbehandlingen har trafikutskottet beslutat att ordna en offentlig utfrågning med inriktning mot hur hållbara godstransporter kan utvecklas för tillväxt och regional utveckling. Mot denna bakgrund genomförde trafikutskottet den 10 juni 2008 en offentlig utfrågning om godstrafiken.

Utfrågningen leddes av Ibrahim Baylan (s).

Inbjudna medverkande var:

Jan Östlund, Statens institut för kommunikationsanalys (Sika),
Bo-Lennart Nelldal, Kungliga Tekniska högskolan (KTH),
Stig Wiklund, Näringslivets transportråd,
Sven-Inge Nylund, Regionplane- och trafikkontoret, Stockholms läns landsting,
Erica Kronhöffer, Green Cargo samt
företrädare för samarbetsgruppen Klimatneutrala godstransporter på väg.

Utfrågningen ägde rum i förstakammarsalen. Utskotten bedömer att vad som framfördes under utfrågningen är av allmänt intresse och därför bör göras tillgängligt för en vidare krets. Därför publiceras här en utskrift från utfrågningen.

Stockholm i juni 2008

Ibrahim Baylan

Ordförande trafikutskottet

Göran Nyström

Kanslichef

Program

Tid: Tisdagen den 10 juni 2008, kl. 9.00–12.00

Plats: Förstakammarsalen

9.00 **Inledning**

Ibrahim Baylan, ordförande trafikutskottet

9.05 **Utvecklingen i Gods-Sverige sedan 1960-talet**

– vem är egentligen nummer ett?

Jan Östlund, analytiker, Statens institut för kommunikationsanalys (Sika)

9.15 **Vad säger forskningen om godstrafikens fortsatt utveckling och betydelse för Sverige?**

Bo-Lennart Nelldal, professor, Kungliga Tekniska högskolan (KTH)

9.30 **Hur planerar företag med stora transportbehov för framtiden?**

Stig Wiklund, ordförande, Näringslivets transportråd

9.40 **Hur planerar en region för framtidens godstrafik?**

Sven-Inge Nylund, direktör, Regionplanekontoret

9.50 **Vilka drivkrafter och hinder finns för en hållbar utveckling av godstrafiken?**

Erica Kronhöffer, Green Cargo

10.00 **Vad gör transportnäringen för att utveckla klimatneutrala transporter?**

Företrädare för samarbetsgruppen Klimatneutrala gods-transporter på väg (Chalmers, Göteborgs universitet, Preem AB, Schenker AB, Volvo Lastvagnar AB och Vägverket)

10.15 **Kaffepaus**

10.35 **Frågestund**

11.55 **Avslutning**

Jan-Evert Rådström, vice ordförande trafikutskottet

Stenografisk utskrift från trafikutskottets offentliga utfrågning den 10 juni 2008 om godstrafik

Ordföranden: Vi har anordnat denna offentliga hearing därför att vi vill skapa oss bättre kunskap om hur läget ser ut i dag när det handlar om godsflöden i vårt land men framför allt vad vi har att vänta oss. Till i höst har ett flertal propositioner aviserats som handlar om infrastrukturen och transportsystemet i vårt land, och därför är det väldigt viktigt för oss att ha så goda kunskaper som det praktiskt är möjligt när vi sedan ska behandla dessa.

Sverige är ett land som är väldigt stort och har relativt liten befolkning – 9 miljoner människor på 450 000 kvadratkilometer – och det gör att vi har väldigt mycket utmaningar när det handlar om att på ett effektivt och bra sätt transportera människor. Men kanske ännu större utmaningar har vi när det handlar om att transportera det gods som vi både behöver inom landet och framför allt ska skeppa ut för export till andra länder. Där är vi betydligt större än vår folkmängd, inte minst därför att vi har stora råvarutillgångar som behöver skeppas, ofta tvärs över jorden. Därför är det väldigt viktigt att vi har ordentlig kunskap om hur det ser ut och vilka förväntningar vi har för framtiden.

Det handlar inte bara om att skeppa och transportera gods utan också om att göra det på ett miljövänligt sätt i dag. Vi vet att de senaste fyra fem årens högkonjunktur har lett till ökade transporter och med dessa transporter också ökade utsläpp av växthusgaser. Transportsystemet har kommit alltmer att framstå som den svåraste nöten att knäcka när det handlar om att göra någonting åt utsläppen. Men lösningen, knäckandet av nöten, måste kombineras med att vi har en fortsatt ekonomisk utveckling i vårt land. Det kan aldrig ske till priset av att vi slår ut för oss viktig industri, råvaru- och basindustri.

Därför är det väldigt viktigt att vi har den här typen av diskussioner, så att vi kan se vilka möjligheter det finns och vilka politiska ställningstaganden och överväganden vi måste göra för att både få ned transporternas miljöpåverkan och se till att ha ett klimatsmart transportsystem, men också göra detta i kombination med en fortsatt ekonomisk utveckling. Det är mot den bakgrunden som vi anordnar den här offentliga utfrågningen.

Jag vill hälsa föreläsarna som är här hjärtligt välkomna liksom andra intressenter, naturligtvis också utskottets ledamöter men även dem som sitter framför tv-apparaterna där hemma. Det är en enorm utmaning vi har framför oss om vi ska kunna fortsätta att ha den frihet och den ekonomiska utveckling som vi har haft i vårt land men kombinera detta med ett värnande om vår gemensamma planet. Hjärtligt välkomna!

Vi börjar programmet med att få en kort genomgång av utvecklingen i Gods-Sverige sedan 1960-talet, och rubriken är ”Vem är nummer ett?”. Förste talare är Jan Östlund, som är analytiker på Statens institut för kommunikationsanalys, Sika.

Jan Östlund, Sika: Rubriken handlar alltså om vilket av trafikslagen som är störst, och det ska vi titta på med statistik från Sika. Innan jag går in på den statistiken ska jag berätta lite om vilken statistik som andra aktörer ibland brukar lämna. Det kan vara så att de har ett eget intresse av att visa att deras eget trafikslag är så stort som möjligt. Vi ska se hur det kan låta.

En uppgift från Banverket säger att tågsektorn står för 30 procent av marknaden, och då har man definierat den som transportarbetet när det gäller tonkilometer. Men just i detta sammanhang valde man, av olika skäl, att utesluta utrikes- och sjötransporterna.

När det gäller vägdelen har vi en uppgift från Bil Sweden, som är en branschorganisation, och de väljer att definiera marknaden utifrån antalet transporter. Eftersom nästan alla sändningar går med lastbil, åtminstone en del av transportkedjan, får man en väldigt stor andel om man räknar på det sättet: 80 procent för vägsektorn.

Från sjöhall vill man förstås inte vara sämre. Redareföreningen, en annan branschorganisation, väljer att räkna ton, alltså vikten på godset. Man börjar med att titta på utrikeshandeln, men i det resonemang som jag har hittat tappar man bort just det och konstaterar att man kommer upp till 95 procent som går över kaj. Då vet jag att man även har inkluderat det som går över Narvik, så Narvik är i det här sammanhanget en svensk hamn.

Ska vi tro på de här uppgifterna har vi här en marknad med 205 procents marknadsandelar. Flyget är en så pass liten del i sammanhanget att vi kan bortse från det, men det är en viktig och växande del.

205 procent blir naturligtvis inte korrekt, och från Sikas håll vill vi presentera en statistik som är jämförbar. Då använder vi samma som Banverket, transportarbetet, som man mäter i tonkilometer. Det är ett mått där vi tar hänsyn både till vikten och till sträckan. En tonkilometer motsvarar att man transporterar 1 ton 1 kilometer. Då kan vi jämföra. Det här har vi inte för flygtransporter, men det är en väldigt liten del, som sagt.

Om vi tittar på trafikslagen ett och ett och börjar med tågen har jag indexerat så att vi för jämförelsens skull börjar med 100 år 1960. Då kan vi se att det har varit en uppgång med 104 procent fram till 2006, som är det sista året vi har uppgifter om. Vi kan också se att transportarbetet aldrig varit större än nu i den här sektorn. Det gick snabbast på 1960-talet, och sedan har det varit väldigt stabilt under 1990-talet, varefter vi ser en liten uppgång de senaste åren.

För att jämföra med någonting lägger jag in real bnp i diagrammet. Ofta säger man att det finns ett nära samband mellan godstransporter och bnp-utvecklingen, och vi ska då se hur det står till med det. Det börjar också med 100 år 1960 och har alltså ökat betydligt mer än transportarbetet inom tågsektorn. Men man ser att det följde med ganska väl fram till en bit in på 1970-talet, och sedan kanske det har gått upp lite på slutet.

Om vi gör likadant med sjötransporter och börjar med 100 år 1960 ser vi att det har gått upp betydligt måttligare, exakt hälften så mycket. Det toppade 1970, och sedan gick det ned. Det var en bra utveckling på 1960-talet, och

sedan var 1970-talet det sämsta decenniet. Det är samma kurva, med bnp på 242 procent, så det är en svag men dock utveckling i den sektorn.

Om vi tittar på vägtransporter använder vi samma index, men vi måste ha en annan skala för att det ska fungera med diagrammen. Det börjar också med 100. Här ser vi att det har skett en helt annan utveckling. Det är en uppgång med 490 procent. Den var väldigt kraftig på 1960-talet. Under det svagaste decenniet, 1980-talet, gick det också upp ganska bra. Bnp-linjen blir alltså betydligt lägre.

Om vi då lägger ihop alla tre så att summan blir 100 kan vi se hur det sammanlagda transportarbetet har utvecklats i förhållande till bnp. Uppgången var då totalt 136 procent. Vi ser att det ansluter, som man kanske kunde förvänta sig, betydligt bättre till bnp-kurvan. Vi kan se att det finns ett visst samband med bnp-utvecklingen, tillväxten och konjunkturerna. Jag pekar med pilen på de år då vi hade negativ bnp-utveckling. År 1981 var det väldigt lite negativt.

Om vi då jämför med transportarbetet ser vi att det går ned under perioder med dåliga tider. Men det finns också mot slutet, kring 2002—2003, en nedgång som inte har någon motsvarighet i bnp-kurvan. Men visst finns det ett samband.

Om vi då släpper det indexerade lite kort för att få en uppgift om hur många miljarder tonkilometer det handlar om landar diagrammet i 100, av en slump. Det råkar vara så att vi just nu har ungefär 100 miljarder tonkilometer – de andra började ju på 100. Här kan vi se att det har blivit ombytta roller. Vi ser nivåerna ganska tydligt. I början av perioden var lastbilssektorn minst, och nu är den störst eller något större. Det var 1970 som väg gick om tåg, och sedan dröjde det till 1995 innan väg gick om sjö.

Det kanske finns skäl att stanna upp och tänka på att det som vi mäter här är vikt och sträcka, tonkilometer. Men det har under den här perioden varit en utveckling mot alltmer högvärdigt gods, att många konsumentvaror väger mindre i förhållande till sitt värde än de gjorde 1960. Det kan förklara en del. Det ska man också ha med sig när man tolkar de här diagrammen.

Här har jag en bild där andelarna framgår ännu lite bättre. Det är samma värden som jag hade i diagrammet nyss, men här är det bara andelarna av totalen. Här ser vi att sjö var den största sektorn med 58 procent 1960, och tåg var nummer två. Lastbilarna hade bara 16 procent då. Nu är det lastbilarna, väg, som är störst med 41 procent, tätt följt av sjösektorn. Tåg har gått ned lite grann, till 22 procent.

Det vi mäter här är det som sker på svenskt territorium. Särskilt när det gäller sjötransporterna mäter vi från territorialvattengränsen till hamnen, och sedan har vi det som går till lands med svenska och utländska lastbilar och tåg.

Man kanske undrar varför utvecklingen ser ut som den gör. Det har Sika egentligen inte någon bra statistik på. Det är väldigt komplexa samband. Jag kan i alla fall säga att det påverkas av hela samhällsekonomin utveckling, konsumtion och produktion och utrikeshandel. Det finns en tendens mot allt längre transportsträckor. Den tekniska utvecklingen spelar naturligtvis också

in. Fartygen har till exempel blivit betydligt större, och de största fartygen angör bara västkusten och går inte in i Östersjön. Då lossar man sitt gods där, och det kanske blir mer som får gå till lands.

Det här är naturligtvis inte heller sektorer som det råder fri konkurrens på, utan de påverkas rätt mycket av offentlig inblandning, regleringar och infrastrukturinvesteringar. I början av perioden krävdes det till exempel tillstånd för att etablera en fraktklinje med ett åkeri, och SJ fick vara med och yttra sig över tillstånden och uttala sig om det fanns ett behov. Sedan har det avreglerats successivt.

Jag sade att vi inte har så mycket statistik som är relevant, men jag har i alla fall en uppgift om tunga lastbilar i trafik från en Sikarapport. Det är de tunga som har en totalvikt över 3 ½ ton och som man måste ha särskilt körkort för att få köra. Vi har delat upp dem i vikter i sin tur, så att vi till exempel kan se de allra tyngsta av de tunga, som har en totalvikt på minst 26 ton. De hade en ganska liten andel, på något över 10 procent, 1998. Tio år senare är det 35 procent. Den här utvecklingen har skett särskilt på bekostnad av de något mindre tunga, de med en totalvikt över 20 ton. Det här har naturligtvis både en orsak och en verkan i den utveckling som jag har visat.

Jag skulle vilja vara snäll och säga att det är en delad förstaplats mellan sektorerna väg och sjö. Svaret på frågan i rubriken är alltså att vi har två som är nummer ett. Andelarna är ungefär 40–40–20, det är enkelt att komma ihåg. Godstransporterna ökar, men marknadsandelarna har knappt ändrats de senaste tio åren trots en växande marknad.

Utvecklingen påverkas på kort sikt av konjunkturer och på lång sikt av strukturförändringar.

Mycket mer om sektorn finns på vår webbplats.

Ordföranden: Nästa talare på listan är Bo-Lennart Nelldal, som är professor på KTH, Kungliga Tekniska högskolan.

Bo-Lennart Nelldal, KTH: Jag ska prata lite om utvecklingen av godstransporter och särskilt om järnväg.

I järnvägsgruppen på KTH försöker vi ha en systemsyn på järnvägen och transportsystemet. Vi är en tvärvetenskaplig grupp, så vi är såväl tekniker som trafikplanerare och ekonomer. Vi försöker få tekniken att möta marknaden eller kostnaden att möta intäkten. Vi försöker förbättra lönsamheten i järnvägssystemet, både den företagsekonomiska och den samhällsekonomiska, och vi ser järnvägen både i konkurrens och i samverkan med andra transportmedel.

De frågor som har ställts inledningsvis gäller godstransportsystemets betydelse för tillväxten, godsströmmar nu och i framtiden, åtgärder i infrastrukturen, ökad samverkan, klimatsmarta logistiklösningar och vem som tar ansvar för långsiktigt hållbar godstrafik. Jag ska försöka gå igenom det här i den ordningen, utifrån den erfarenhet vi har på KTH.

När det gäller bnp och godstransportarbete kan man se att de följer varandra ganska väl. Vi har börjat 1950, då kurvan ser ut som på bilden. Tittar man noggrannare på det här, som Jan Östlund gjorde, kan man trots allt se att godstransportarbetet ökar lite långsammare än bnp de senaste åren. Men det finns ett väldigt starkt samband mellan tillväxt och godstransportarbete. Ju mer vi exporterar, importerar och producerar, desto mer transporterar vi. Med en ökad internationalisering och globalisering transporterar vi på allt längre avstånd, därför att marknaden utvidgar sig hela tiden. Det gör att transportarbetet ökar mer än mängden gods som transporteras.

Vi kan se på de olika transportmedlen att lastbilen är den största vinnaren, hur man än räknar. Järnvägen har varit ganska konstant. De senaste åren har järnvägen gått upp lite grann, som en följd av att operatörerna har blivit effektivare, och vi har fått en avreglerad marknad som fungerar någorlunda väl inom Sverige.

Om vi tittar på marknadsandelar och ser det i ett långsiktigt perspektiv kan vi se att lastbilen har ökat sina marknadsandelar ganska kraftigt, medan sjöfarten kontinuerligt har minskat sina marknadsandelar och järnvägen har legat ungefär konstant.

Vi ser emellertid ett trendbrott på järnvägen i början på 90-talet, då man gick ned en bit. Det berodde på två saker, dels på att vi fick tyngre lastbilar i Sverige, då vi ökade bruttovikten från 50 till 60 ton, dels på att det påbörjades en avreglering av järnvägen som inte fungerade särskilt bra i utrikestransporter – och gör det ännu inte – men som fungerade bra i inrikestransporter.

Att lastbilarna har ökat sin marknadsandel så mycket beror på att vi har byggt ut vägnätet, att vi har fått större och tyngre lastbilar och att vi har väldigt effektiva och konkurrerande åkerier.

En sak som är speciellt intressant är utvecklingen av utrikestransporterna, om vi tittar på järnväg och lastbil. Det är nu en väldigt snabb ökning av just utrikestransporterna. Det beror på tillväxten i ekonomin. Vi kan se att vi i dag kör ungefär 40 miljoner ton på lastbil men bara 8 miljoner ton om vi tar bort malmen. Det är oerhört stora mängder som går på vägarna i utrikestrafiken, och det är stora avstånd och stora volymer. Det är sådant som skulle kunna gå på järnväg med rätt förutsättningar. Här finns en potential.

En fråga var hur godsströmmarna ser ut i dag, och här har jag en bild hämtad från Godstransportdelegationen. Vi ser ganska tydligt sjöfarten runt Sverige – det är stora flöden på långa avstånd. Vi ser lastbilarna, som ofta är mindre flöden men samlar ihop sig till ganska stora flöden, och tillsammans blir det ganska tjocka band längs Norrlandskusten, ned mot Göteborg, mot Oslo och Karlstad, längs västkusten och ned mot Skåne. Sedan ser vi det röda som är järnvägen, Malmbanan, Norra stambanan, Södra stambanan och Västra stambanan. Det är lite tunnare flöden. Det skulle kunna vara mycket mer som går på järnväg i stället för med lastbil.

Om vi ser just på järnvägsflödena är det, som det ser ut i dag, stora flöden som kommer från Norrland ned mot Dalarna, där de ibland vidareförädlas, går vidare ned mot Hallsberg, som är en stor knutpunkt, till Göteborg, bland

annat Göteborgs hamn som har stora transporter, och söderut mot kontinenten, som också är ett väldigt stort flöde.

Om vi tittar på prognoser ser det ungefär likadant ut. Det är ganska stabilt. Flödena blir lite tjockare, och vi får också stora flöden längs västkusten.

Varför ska man då utveckla järnvägstransporterna? Det är ju inget självändamål med järnväg. Men effektiva järnvägstransporter kan öka näringslivets konkurrenskraft, och de kan minska lastbilstrafikens ökning, som är ett problem för klimat och medför olyckor och trängsel. Kunderna efterfrågar alltmer miljöanpassade transportlösningar, och utvecklingen av järnvägen är en del i ett långsiktigt hållbart samhälle.

För att järnvägen ska kunna utvecklas behöver man uppfylla de grundläggande kundkraven, som är kvalitet och kostnad. Ofta fungerar det så att om man kan tillhandahålla rätt kvalitet blir det en konkurrens om priset. Det kan för det mesta åkerierna göra, men järnvägen har ibland svårt med kvaliteten och är då uträknad från början. Det gäller speciellt i utrikestransporter, medan inrikes fungerar bra.

Vi märker också att miljön får vara med på ett hörn alltmer, men man är inte beredd att betala hur mycket som helst för det. Men ett litet mervärde har det både för konsumenter och för producenter.

Vi har gjort prognoser för järnvägstrafiken, och vi ser att om vi får en ordentlig kapacitet på järnvägsnätet och en fungerande avreglering i utrikestrafiken kan järnvägen öka sin marknadsandel från 25 procent av de långväga transporterna eller 22 procent av alla, som Jan sade, till 35 procent 2020, om vi satsar på järnvägen. Om vi inte gör det kommer lastbilstrafiken i stället att öka ännu mer, och i så fall på bekostnad av sjöfart och järnväg.

Vi kan då se hur det går med utrikestransporterna. Järnvägen kommer att ligga kvar på nivån där nere. I dag går det 10 000 lastbilar per dag i utrikestrafik. Det skulle tillkomma ytterligare 3 000 lastbilar per dag, eller 60 godståg om vi satsar på järnväg i stället. Det är alltså 3 godståg per timme jämfört med 150 lastbilar per timme. Det är ganska stora volymer det är fråga om.

Vad krävs då för att utveckla internationella tågtransporter? Det är där vi har de största problemen.

Avregleringen måste genomföras i alla länder i praktiken, inte bara i teorin.

Banavgifterna måste sättas på samhällsekonomisk grund, som de gör i Sverige. Alla byråkratiska hinder måste rivas, och man ska inte bygga nya byråkratier.

Operatörerna måste investera i lok och vagnar som går att köra över hela Europa. Det har påbörjats nu, både av privata operatörer och av Green Cargo.

Infrastrukturhållarna, det vill säga banverken, måste samarbeta för att åstadkomma ett europeiskt godsnät av hög kvalitet och kapacitet, så att det fungerar hela vägen.

Vad behövs det då för investeringar för järnvägens del?

Det behövs framför allt investeringar i kapacitet, fler spår, mötesplatser och plats för tyngre och längre tåg. Det behövs investeringar i bärighet, med högre axellast och större lastprofil. Det behövs investeringar i terminaler, att

utveckla industrispår, småskaliga kombiterminaler och multimodala, storskaliga terminaler för flera transportslag.

Vi kan se vilken betydelse ökad axellast har, att man kan lasta mer på vagnarna. Vi har i dag ökat axellasten på vissa stråk från 22 ½ till 25 ton. Men för att matcha de tyngre lastbilarna skulle vi behöva ha 27 ½ tons axellast. När man ökade lastbilsvikten minskade kostnaden med ungefär 20 procent. Det var därför vi förlorade en del marknadsandelar i början på 90-talet. Det här är konkreta åtgärder för att förbättra järnvägens konkurrenskraft.

Tittar vi sedan på de stora trafikflödena i framtiden ser vi att godsflöden och persontrafikflöden sammanfaller. Det innebär att vi på en del sträckor, till exempel Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö, får kapacitetsproblem. Därför är det nödvändigt att separera trafiken. En enkel lösning på detta, om man får uttrycka sig lite drastiskt, är att bygga höghastighetsbanor för persontrafik, den så kallade Götalandsbanan och Europabanan. Då frigör man kapacitet på Västra och Södra stambanan och kan få plats för fler godståg där. Det är blandningen av tåg i olika hastigheter som gör att kapaciteten sjunker. Vi kan få väldigt hög kapacitet både på de gamla banorna och på de nya banorna om vi renodlar trafiken på det här sättet. Det kostar mycket pengar men ger väldigt stor nytta både för person- och för godstrafiken.

Vi har gjort en analys, och vi ser att vi kan öka antalet godstågslägen två till tre gånger på dagtid om vi bygger höghastighetsbanorna, som i sig innebär väldigt stora fördelar för persontrafiken.

När det gäller kombitransporter har de inte så stor marknadsandel i dag – det rör sig om 4 procent av det totala transportarbetet. Problemet är att terminalkostnader eller matartransporter är ganska dyra, och därför får de inte så stor marknad. Det är ofta billigare att köra på lastbil eller järnväg direkt, eller sjöfart på lite längre avstånd.

Vad krävs för att utveckla kombitrafiken?

Vi tror att det behövs både stora terminaler, så kallade *Freight Service Centers*, och många små terminaler öppna för alla operatörer. Det där sista är viktigt, att man satsar inte bara på de stora terminalerna utan på många små terminaler. Vi har i dag en utveckling av många nya små terminaler i Sverige, både industrispår och kombiterminaler.

Man måste satsa på utveckling av terminalteknik så att vi får fram helautomatisk överföring av containrar mellan lastbil, järnväg och sjöfart.

Vi bör satsa på hamnarna som de stora kombiterminalerna, för där har vi ofta redan väg, järnväg och sjöfart.

Nästa generation lastbilsterminaler bör lokaliseras inte långt bort från spår och sjöfart utan gärna i samverkan med järnväg och om möjligt sjöfart också. I dag ligger de ofta lite vid sidan av.

Vi behöver också få en koppling till godstransporter mellan tåg och flyg, inte bara på Arlanda utan i framtiden även Landvetter, Kastrup och så vidare.

Jag har här ett exempel på småskalig terminalteknik, som kanske kostar 100 miljoner kronor att utveckla men som det aldrig går att få fram pengar till därför att ingen vill satsa på ett sådant här generellt system. Man kan satsa

100 miljoner i forskning och nya projekt – det produceras nya papper som kan fylla en hel container – men det kommer aldrig till stånd något demonstrationsprojekt eller någon utveckling av ny teknik i större skala.

Vem gör vad för att åstadkomma hållbar godstrafik?

Som konsumenter kan vi välja miljövänliga varor och tjänster, och det är viktigt att vi också får de rätta incitamenten där med priser och sådant. Då går det ofta av sig självt.

Som producenter kan vi producera och transportera energieffektivt. Många kunder vill göra detta, men man klarar inte riktigt alla transporter på järnväg på grund av problem med kvalitet och kapacitet. Men inrikes går det, som sagt, väldigt bra just nu, och operatörerna är lönsamma.

Forskare kan bedriva en långsiktig grundforskning, och man kanske inte vet vad det får för resultat i dag. Men det behövs också fler demonstrationsprojekt, att komma ut i verkligheten och testa våra idéer. Jag tycker att det finns ett eftersatt behov av det.

Kommuner och planerande organ måste planera för samordnade transportlösningar med flera transportmedel och se till att inte stora industrier, lager och lastbilscentraler hamnar vid sidan av järnväg och andra transportnät.

Riksdag och regering – där vi befinner oss nu – måste styra mot rätt håll med skatter och avgifter. Börja nu, så att man vet vad man har att räkna med. Sätt upp klara regler och mål, så att alla vet vad som gäller. Ha en långsiktig plan, och ändra inte den. Låt er inte påverkas av tillfälliga opinioner, investera i miljöanpassade transportsystem. När det gäller järnvägar är det viktigt att få tillräcklig kapacitet så att vi kan ta hand om de ökande volymer som kommer att komma med ökande oljepriser och så vidare. Satsa på forskning och utveckling.

Ordföranden: Det var oerhört intressant att se bilderna av Sverige. Det är lite andra bilder än vad vi är vana vid när vi tänker på befolkningen. När man tittar på godsflöden och lokaliseringen av våra främsta industrier ser man att Sverige är en helt annan helhet än vad vi är vana vid att se i andra sammanhang.

Nästa talare på listan är Stig Wiklund. Som av en slump handlar det om näringslivet! Stig Wiklund är ordförande i Näringslivets transportråd. Han ska prata om följande tema: Hur planerar företag med stora transportbehov för framtiden?

Stig Wiklund, Näringslivets transportråd: Jag är förvisso ordförande i Näringslivets transportråd, men jag har förmånen att få segla under annan flagg också. Jag har min dagliga gärning inom Stora Enso, och jag har valt att ha Stora Enso som utgångspunkt eftersom det passar bäst in på frågan. Det gäller i för sig generellt för skogsindustrin, och jag tror att även basindustrin totalt sett i Sverige instämmer i det mesta av mina synpunkter.

Frågan är hur företag med stora transportbehov planerar för framtiden. Först vill jag komma till ett par inledande bilder som lite inramning till det hela innan vi kommer till kärnfrågan.

När det gäller transportköpare är Stora Enso verkligen *Stora Enso*. Vi är den största transportköparen totalt sett i Sverige, och vi är en av de största även i Europa. Vi har en viss erfarenhet, och vi är beroende av transporter. Det är därför detta intresserar oss.

Totalt handlar det om att vi årligen köper transporttjänster för 30 miljoner ton.

Inkommande lastbilstransporter är en stor del. Ni som känner skogsindustrin förstår direkt att det handlar om inkommande vedråvara. Det sker över stora volymer men på relativt korta transportavstånd. Medeltransportavståndet för transporter till industrin ligger strax under 10 mil.

Jag har lagt till en randanmärkning att transportkostnaderna för vår industri svarar för mellan 10 och 15 procent av det totala varuvärdet, vilket är en betydande summa pengar. Det gör också att det är en central fråga på högsta nivå i vårt företag.

Låt oss kort se på skogsindustrin totalt sett. Utan att skapa ytterligare förvirring i procenttalen jag var inne på nyss visar den här bilden skogsindustrins andel i alla de transporter ni såg på de tidigare bilderna. Bilden visar bland annat att skogsindustrin svarar för nästan hälften av alla järnvägstransporter i Sverige, vilket framgick av tidigare bilder var betydande. 22 procent av fartygstrafiken och mer än en tredjedel av all lastbilstrafik gäller export. Vi är en betydande aktör på området.

Om vi tittar enbart på exporten gör sig sjöfarten gällande. Av naturliga skäl blir lastbils- och järnvägstrafik betydligt mindre.

När vi planerar för våra transporter, eftersom vi inte har någon kristallkula med större träffsäkerhet, försöker vi titta på vad vi ser i omgivningen just nu och dra konsekvenser utifrån det. De mest tydliga trenderna för ögonblicket är bland annat globaliseringen som har lett till nya handelsmönster. Nya trafikbalanser dyker upp. Trafiken på världshaven förändras i viss utsträckning. Även om förändringarna sker långt bort i världen har de direkt påverkan på oss. Vi ska på något sätt ut till dessa marknader med de varor vi producerar i Sverige. Det har en indirekt inverkan på vår långsiktiga planering.

Klimatfrågan har seglat upp ännu mer på senare tid, även om vi i vår bransch var tidigt ute i mitten av 90-talet. Skogsindustrin har en naturlig koppling till miljöfrågorna, inte bara av populistiska skäl, utan självklart också för att den växande skogen är vår råvara, basen i vår verksamhet.

Klimatneutrala transporter är i hög grad temat i dag. Handel med utsläppsrätter och vara eller icke vara för transporter är en viktig fråga för vår planering i framtiden. Frågan om CO₂-skatter, kilometerskatter och så vidare påverkar vår framtida planering.

Olje- och energipriset behöver knappast någon ytterligare kommentar i dagens läge. Jag vet inte vad dagspriset är, det vill säga hur mycket det har gått

upp sedan i går, men naturligtvis påverkar det transporterna. De är oerhört energiintensiva, som ni vet.

När det gäller tillförlitlighet och tillgänglighet har vi frågor om trängsel på både vägar och järnvägar. Det är numera inte bara på motorvägarna i Europa som det är en massa trängsel, även hemma i Sverige, framför allt på järnvägen, märker vi av trängseln. Vi har svårt att få in ytterligare kapacitet.

Även väderförändringar, sådana som vi härrör till klimatet, påverkar oss på lång sikt. Vi får alltid fundera på det som en viktig parameter i vår planering för framtiden – i alla fall på lång sikt.

Vi har en fundamental förarbrist inte bara i Sverige utan framför allt ute i Europa. Det är en strukturell brist på lastbilsförare. Sannolikt är det likadant på lokförarsidan. Är det en långsiktig trend? Hänger det ihop med samhällsförändringar? Det är sådant som vi får ta hänsyn till i vår planering.

Världsläget totalt sett har förändrat vår syn på säkerhetsfrågor. Det handlar inte bara om terrorism, utan det är även i andra sammanhang.

De förändringar som sker i vår omvärld, kopplade till de mer interna kraven på transportsystemet, kvalitet, service, flexibilitet, kommer i hög grad utifrån våra kunders krav på oss som leverantör, det vill säga att vi kan ställa upp på relativt kort varsel och ha tillförlitlighet i våra leveranser.

Jag var tidigare inne på våra krav på miljövänlighet i transportsystemen.

Allt detta överskuggas naturligtvis av det kanske trots allt viktigaste, nämligen långsiktig kostnadseffektivitet. Det hjälper inte hur bra service och frekvens vi har i våra transporter om vi inte kan producera till ett konkurrenskraftigt pris så att vi kan konkurrera med våra varor ute på världsmarknaden.

Vad planerar vi för inom skogsindustrin och industrin generellt? Vi planerar för att uppnå en ökad kostnadseffektivitet i transporterna. Det jobb vi gör måste fortsätta. Vi måste bli ännu mer effektiva för att konkurrera i morgon. Vi behöver minskad klimatpåverkan från transporterna. Vi ska inte minska transporterna, men vi ska minska den negativa påverkan på klimatet från transporterna.

Nu är det så lyckligt lottat att effektivitet och miljö faktiskt går hand i hand. Det är i hög grad effektivitet som kan leda till en bättre miljö och påverka klimatet. Att vara effektivare i transporterna, att utnyttja varje transportläge är bättre, att ha transporter som tar mindre energi driver samtidigt effektivitet och miljö åt samma håll. Det finns en klar samverkan.

Inom skogsindustrierna har vi påtagit oss att fram till 2020 minska utsläppen av fossilt CO₂ med 20 procent. Det har vi gjort utifrån de kunskaper som vi tror oss ha om transporter. Det kan vi åstadkomma genom att effektivisera transporterna.

Vi tror i hög grad att nyckeln till detta är att bättre utnyttja den befintliga infrastrukturen. Vi är inte så övertygade om att vi behöver bygga höghastighetståg för att åstadkomma det här. Det finns en outnyttjad potential i redan befintlig infrastruktur. På tågsidan handlar det om sådant som sades tidigare här, nämligen längre och tyngre tåg, högre axellaster och längre tåglängder.

Om vi gör det i kombination med att åtgärda de flaskhalsar som finns i bannätet i dag kan vi öka kapaciteten betydligt.

Samma medicin pratar vi om när det gäller lastbilstrafiken, nämligen att bättre utnyttja den infrastruktur vi har – längre och tyngre lastbilar. Vi driver inom skogsindustrin ett projekt som heter *En trave till* där vi provar och testat att med något längre fordon ta en trave ved ytterligare. Det har gett en dramatisk effekt på inte bara effektivitet och ekonomi utan även på klimatpåverkan, till exempel reduktion av emissioner.

På Europainivå pratar vi om European Modular System, EMS, där vi pratar om att införa 25-metersbilar i Europa. De finns på prov i ett antal länder i Europa. Det handlar naturligtvis om samma ekvation, att öka effektiviteten och utnyttja varje transportläge bättre, sänka kostnaderna, bli effektivare och sänka påverkan på klimatet.

Skogsindustrin tar sitt ansvar i frågan. Den retoriska frågan vi lämnar över till vänstra sidan i salen är: Tar staten ansvar för infrastrukturen? I så fall tar vi vårt ansvar.

Ordföranden: Det här är ett försök att ta detta ansvar. Vi ska lyssna och lära oss och se vad vi tillsammans kan göra. Det finns en insikt om att det inte handlar om att göra det ena eller det andra utan om en kombination av det som Bo-Lennart tidigare pratade om och att nyttja den befintliga infrastrukturen bättre än vad vi i dag gör.

Nästa föreläsare är Sven-Inge Nylund, direktör på Regionplanekontoret i norra Sverige – eller Mellansverige.

Sven-Inge Nylund, Regionplanekontoret: Man kan nog säga östra Mellansverige. Vi håller just på att göra en ny regional utvecklingsplan för Stockholms län, och då har det visat sig att det inte går att göra det för Stockholms län längre därför att den funktionella regionen har svällt långt över de gamla länsgränserna. Vi gör det jobbet nu i samarbete med både Mälardalslän och Gävleborg och Östergötland. Många av de samband vi har pratat om i dag är rejält länsöverspännande.

Ordföranden: Då kan jag kalla dig regionplanedirektör för större delen av Sverige!

Sven-Inge Nylund: Min blygsamhet förbjuder mig att kallas så.

RUFS 2010 är en regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen. Den är just under tryckning och på väg ut på samrådsremiss. Det kommer att vara stora samrådsaktiviteter inte bara i vårt län utan i östra Mellansverige och även i statliga myndigheter under hösten. Remisstiden går ut den 28 november.

Det förslag till utvecklingsplan vi nu lägger fram grundar sig på en vision om att Stockholmsregionen ska vara Europas mest attraktiva storstadsregion. När vi tänker attraktivitet tänker vi på att det ska vara fint att bo och leva här. Men det ska också vara angeläget att lägga kongresser här, att få turister att resa hit. Varför ska någon lägga en kongress i Stockholm om man måste mellanlanda i Köpenhamn för att ta sig hit? Vi är oerhört beroende av direkta förbindelser med omvärlden.

Det ska också vara attraktivt att starta och driva företag och över huvud taget ha näringslivsverksamhet i vår region.

Det är klart att Stockholmsregionen är speciell i Sverige på många sätt. Mycket av det som jag kommer att säga har bäring på storstadsregioner över huvud taget i landet och till viss del även på övriga regioner. I Stockholms län har man bedrivit regionplanering i över 50 års tid. Den regionplanering vi har i dag är grundad på plan- och bygglagen och utgör ett regionalt utvecklingsprogram, RUP. Vi kan se runt om i landet att de RUP:ar som görs i andra län börjar innehålla mer och mer av fysisk planering. Man börjar integrera hela sätt att tänka om en region.

När det gäller gods i storstadsregioner är det mycket gods ut men framför allt är det ännu mer gods in. En storstadsregion måste försörjas av energi. Biobränslen tar mer plats. Det vet jag som har en etanolbil. Man får tanka hela tiden. För både fasta och flytande bränslen är det viktigt att ha anläggningar som kan ta emot bränslen. De blir ännu större.

Vi har försörjningen av material. I och med att vår region växer så det knakar blir det mycket byggande. Då behövs stenkross och grus. Det måste finnas ställen, centralt placerade i regionen, där det går att ta hand om sådana saker. Vi ska veta att i en storstadsregion är all mark intressant för andra verksamheter. Jag kan nämna Loudden och Bergs oljehantering. Det är lockande att bygga bostäder där. Det gäller också att tillse att det finns någonting någon annanstans hyggligt centralt placerat för att inte få sämre transportförhållanden.

Vi har alla de varor som konsumeras i regionen och som regionen är beroende av.

Vi ska även komma ihåg att storstadsregionerna också är stora industriregioner. Det talades tidigare om tonkilometer. Vi är kanske inte så stora längre i ton men mer stora i förädlingsvärde. Det är viktigt att inte bara – det gjorde inte de tidigare talarna heller – visa på ton. Diagrammen visade på ton. Det är viktigt att för framtiden tänka på vad vi transporterar, vilket värde det har, hur bråttom det är och hur viktigt det är med frekvens och rättidighet i det som levereras till kunderna. När det gäller de företag vi har i Stockholmsregionen finns det många produkter som inte väger så mycket men är värdefulla saker som måste levereras i rätt tid.

Det är ett bekymmer med den trafiksituation vi har i regionen.

I utvecklingsplanen har vi förutom en vision mål och strategier. Vi har en massa planeringsmål och åtgärder som vi föreslår ska vidtas för att få en bra och attraktiv region. Ett sådant planeringsmål är att utveckla förbindelserna

inom och utom landet. Då handlar det bland annat om flygförbindelserna. De är viktiga. Jag vill betona sambandet mellan persontransporter och godstransporter. Jag såg en uppgift att 40 procent av finansieringen av Asiendestinationerna kommer från gods. Det säger i så fall att om vi vill ha direktförbindelser med hela världen från vår huvudstadsregion måste vi kombinera detta med synen på hur vi hanterar godset. Godset är viktigt för både dem som vill transportera gods och våra allmänna kommunikationer.

Det finns en bild över den nordiska triangeln. Vi tycker att den är viktig, och den har kommit lite på undantag i debatten. Tyvärr finns inte landförbindelserna via Nynäshamn med i TNT – det europeiska transportnätverket. Men vi tycker att satsningar här är det viktiga. Jag vill också peka på sambanden i Östersjöregionen. Stockholm har tidigare varit sista utposten mot öster och nu blivit mer av ett centrum i Östersjöregionen. Vi kan se att framför allt färjetrafiken mot Polen och Lettland ökar starkt.

Ett annat planeringsmål gäller att stimulera mer energi- och resurseffektiva transporter. Staplarna på bilden visar på vänstra sidan trafikarbetet. I Stockholms län är persontransporterna dominerande. I de högra staplarna, utsläppen av koldioxid, har lastbilarna en större roll. Vi kan se de två översta delarna som är lastbilar, varav den allra översta är de tunga lastbilarna. Den stora ökningen av utsläppen av koldioxid handlar om lastbilstrafiken.

Vad behöver vi? Vad satsar vi på? För vår del är det viktigt att vi har plats för allt det vi behöver för att ta hand om godshanteringen. Vi pekar alltså ut platser för kombiterminaler och annat i regionala utvecklingsplaner. Vi diskuterar också frågor om samlastning, framför allt när man ska in till Stockholms innerstad. Man skulle spara mycket energi och pengar genom att olika företag samordnade sina transporter så att inte varje företag måste in med en egen lastbil i Stockholms innerstad eller över huvud taget köra halvtomt. Effektiva distributionskedjor inom regionen är viktiga.

Vi tycker att det är viktigt att sjöfart och järnvägstrafik används så mycket som möjligt – precis som tidigare talare har varit inne på. Stockholm satsar nu på en ny hamn i Norvik. Jag vill också särskilt peka på hamnen i Kapellskär. Den har vuxit ut och har betydelse för godset från öst. Vi tyckte att den statliga utredningen som gjordes i hamnfrågan var lite svag när det gällde att belysa hamnarna i Stockholmsregionen.

När det gäller järnvägar och vägar tyckte jag att det framgick av tidigare talareshar bilder, inte minst Bo-Lennart Nelldals bild, att mycket gods passerar Stockholmsregionen. Åtminstone netto är det en rejäl ström som går den här vägen i landet. Mycket av det är gods som ska in till Stockholm och ut från Stockholm. Vi har våra flaskhalsar på väg och järnväg. Citybanan är oerhört viktig, även genom att vi frigör plats på spåren. Förbifart Stockholm är oerhört viktig även för godstrafiken.

För att visa att det inte bara handlar om Stockholms län vill jag nämna en sträcka som Hallsberg–Degerön. Om godset inte ska behöva passera Stockholm måste det vara rejäla förbindelser på spår mitt i landet.

Sedan har vi Ostlänken. Bo-Lennart Nelldal talade om att höghastighetståg frigör utrymme på de andra spåren för godstrafik, det vill säga satsningen på Ostlänken och höghastighetsförbindelserna är bra även för godstransporter.

När vi ser på godsfrågorna i Stockholmsregionen blir det särskild vikt på högvärdigt gods, att saker och ting kommer fram i rätt tid. Det blir särskild vikt på att vi ger plats för terminaler och annat som behövs för att ta hand om godset i en region där det är stor konkurrens om det geografiska utrymmet. Sambandet mellan persontransporternas behov och godstransporternas behov blir starkt. Vi behöver fler vägar och spår. Vi räknar med att vår region kommer att öka fram till 2030. Om det går bra för Sverige kommer den att öka med ett helt Göteborg som ska inrymmas i Stockholms län i invånarantal. Då kan vi räkna ut att det kommer att bli en del transporter i samband med detta.

Ordföranden: Det är klart att sambandet finns, om inte annat i våra stora befolkningscentrum.

Då är det dags för Erica Kronhöffer från Green Cargo som ska prata om följande tema: Vilka drivkrafter och hinder finns för en hållbar utveckling av godstrafiken?

Erica Kronhöffer, Green Cargo: Jag tog mig friheten att ändra lite på min titel – från drivkrafter och hinder till drivkrafter och möjligheter för klimatneutrala transporter.

Det råder inget tvivel om att klimatfrågan rör oss alla – för svenskt vidkommande särskilt för oss som köper och säljer transporter. Det är den ökade insikten om kopplingen mellan transporter och den klimatpåverkan vi ser som är den absolut främsta drivkraften för förändringen.

För ett par år sedan skrev vi i vår årsredovisning att miljöfrågan har gått ur miljörelsens skugga in i styrelserummen. Vi har hört många högtidliga tal från pulpeter om denna om miljöhänsyn, men inte riktigt sett någon styrning ute i företagen – förrän nu. Tjejen på bilden har förmodligen redan vuxit upp. Det är en inköpschef som vi träffar dagligen i våra kundkontakter. Det är en inköpschef för logistik som har en mer holistisk syn på att köpa transporter än bara kronor per ton.

Effektiv grön logistik sparar människor, miljö och pengar – i synnerhet miljö. I dag är det mycket klimat på agendan. Det är viktigt att hela tiden ha med sig och komma ihåg att en effektiv smart logistiklösning inte bara är klimatsmart utan handlar också om hög kvalitet, hög trafiksäkerhet och hög kostnadseffektivitet. Det krävs verkligen att man håller alla parametrarna i huvudet så att man inte bara spånar in på klimatfrågan – givet den klimatpanik som råder.

Tidigare talare har visat staplar och linjer. Jag tänker också visa en. Det här är en graf från Banverket som presenterar prognos och verklig utveckling. Den gäller godståg, lastbil och sjöfart. Den streckade linjen är prognos och

den heldragna linjen är verkligt utfall. Det som är spännande är att något verkligen har hänt när det gäller utvecklingen för järnvägsbaserad logistik.

En del av förklaringen tror jag ligger i att tågoperatörerna har en betydligt bättre kvalitet i dag än tidigare. Den här grafen visar punktligheten inom Green Cargo. Som ni ser ligger vi nu på en punktlighet på strax över 95 procent. Där ligger vi hyfsat stabilt.

När man tänker på järnvägstransporter – vi lyssnade tidigare på Stig Wiklund från Stora – tänker de flesta långt, frekvent och tungt, stål, papper och skog. Det är sant till viss del. Det är sant till 52 procent. 48 procent av det vi transporterar kommer från andra segment. Det segment som växer mest är handelssegmentet. Här är exempel på kunder som har kommit till oss och frågat efter en möjlighet att minska koldioxidutsläppen från deras transporter. Ica har en intermodal lösning i dag där de kör sin dryckesdistribution på järnväg den långa sträckan och sedan lastbil för att nå ända fram. Med den nya lösningen har de minskat sina koldioxidutsläpp med 3 000 ton, motsvarande ca 4 500 lastbilstransporter.

Det här är en artikel från DN för inte så länge sedan. Den visar utvecklingen i Göteborgs hamn. År 2001 gick 20 procent på tåg. Nu är det ungefär det dubbla, närmare 38 procent.

Jag tror inte att man nog kan understryka vikten, många har varit inne på det, och jag tänker stanna kvar vid det, av integration mellan järnväg och bil. Man ska verkligen ha ett systemtänkande och se en helhet framför ögonen. Det räcker inte med det ena eller det andra. Det måste vara båda två. Ibland får man en känsla av att det fortfarande råder – jag har hållit på med transporter i tio år – någon form av krig mellan transportslagen. Ingenting kan vara längre från sanningen. Transportslagen är utan tvivel mer kompletterande än vad de är konkurrerande.

Det viktiga med denna bild för ögonen är att man använder rätt transportslag på rätt plats. Den här bilden visar klimatpåverkan från olika transportslag räknat per nettoton kilometer i Sverige.

Jag tänkte också kommentera några tidigare talare här. Jag tror att det var Sven-Inge som var inne på nu sist att det är mycket transporter som går in och ut i Stockholms län. Om jag inte missminner mig – Jan får rätta mig om jag har fel – finns det en Sikauppgift som säger att ungefär 50 procent av lastbilsvolymen sker på en sträcka under 5 mil, vilket man också bör ha i bakhuvudet när man ser på den här bilden.

Den här pagen visar andelen tonkilometer av det långväga godset, om man med långväga gods tänker godstransporter över 10 mil. Om en lastbil kör över 30 mil, har 19 procent gods och man tänker sig 5 procent av den här tårtbiten skulle det innebära 6 miljoner ton gods årligen. Det skulle innebära 200 000 lastbilstransporter bort och ungefär 6 000 nya tågavgångar. Det skulle ge en ungefärlig minskning med över 130 000 ton koldioxid. Det är visserligen ett litet bidrag till Sveriges klimatmål 2020, men det går naturligtvis att göra mer om man vill.

För att kunna öka volymerna måste infrastrukturen hänga med. Det har vi också hört här tidigare under förmiddagen. Vi ser det som centralt att utveckla järnvägsnätet och att i det arbetet inte prioritera delarna utan systemet, att fokusera på de flaskhalsar som är identifierade och som behöver byggas bort, att tänka till ordentligt kring våra storstadsregioner Stockholm, Göteborg och Malmö, som alla behöver förbigångsspår eller påfartsspår både för att underlätta befintlig godstrafik och naturligtvis också för att samsas enklare och bättre med persontrafiken.

Någon gång får jag höra: Men du, Erika, det är helt fullt. Det går ju inte att köra någonting mer på järnväg. Ja, det är klart att om du ska in i Stockholm mellan sex och nio på morgonen så är det rätt så fullt. Det är därför som det är så centralt och viktigt att man fokuserar på förbigångsspåren kring storstäderna.

När det gäller elektrifiering av fler banavsnitt har tågoperatörerna identifierat vissa utvalda banavsnitt som man i första hand bör prioritera att elektrifiera. Skulle man göra det skulle koldioxidutsläppen från järnvägssektorn minska med 50 procent.

Precis som Stora och Stig vill vi ha längre tåg, 750 meter långa tåg. Kombiterminaler kommer jag tillbaka till alldeles strax. Höghastighetsbanor har vi också hört om här, och det är ingen tvekan om att vi också har identifierat att de självklart skulle frigöra kapacitet för ytterligare godstransporter.

Vi hoppas på och ser med tillförsikt fram emot den transportproposition som kommer till hösten. Vi hoppas att det blir en rejäl satsning på klimatsmarta transporter. Vi behöver investera ca 15 miljarder per år 2010–2019 i stamnätet för att åstadkomma detta.

Det finns behov av ett finmaskigt terminalnät. Vi har tidigare hört talas om rikskombiterminalerna. Här ser vi att det är centralt att staten tar ett stort ansvar för de utpekade rikskombiterminalerna när det gäller yta och spåranslutningar, och gärna att man gör det i nära samverkan med de strategiska hamnar som också är utpekade.

Det är viktigt att det utvecklas konkurrensneutrala regelverk för rikskombiterminalerna, så att operatörerna kan få tillgång till terminalkapacitet på ett konkurrensneutralt sätt. Här kan man med fördel ”benchmarka” lite mot hur flygplatserna ser ut och kapacitetsfördelningen på flygplatserna.

De utpekade rikskombiterminalerna kommer inte att räcka. Det kommer också att krävas ett nät av flera små och medelstora kombiterminaler ute i landet. Vad den offentliga sidan kan göra här är förstås att vara positiv till spåranslutningar och väganslutningar till den här typen av mindre och medelstora kombiterminaler, att underlätta tillståndsgivning om så krävs och inte minst att möjliggöra för kommuner att tillsammans satsa på kombiterminalerna.

Jag sade tidigare att efterfrågan på intermodala transporter är det som ökar allra mest. Det är ingen tvekan om att det är så det är. Jag kan som exempel ta en kund hos oss, Scandinavian Motortransport. De skulle gärna köra mer på

järnväg. De kör redan i dag 110 000 bilar per år med tåg från Malmö till Norge, Norrköping och Sundbyberg. Men i den dialog som vi har med dem nu om ytterligare transporter säger de: Ja, vi skulle gärna investera i mer järnvägsvagnar, men vi törs inte riktigt. Vi behöver vänta och se utfallet av och vilken inriktning transportpropositionen kommer att få.

Ordföranden: Om det är positiva attityder du efterfrågar blir det ganska billigt. Det kan vi nog bidra med.

Vi har ett antal föreläsare här från ett nätverk som består av Chalmers, Göteborgs universitet, Preem AB, Schenker AB, Volvo Lastvagnar och Vägverket som ska berätta lite om det jobb som de gör tillsammans.

Lars Mårtensson, Volvo Lastvagnar: Jag är till vardags miljöchef på Volvo Lastvagnar. Jag är här framför allt i rollen som ordförande för nätverket Klimatneutrala godstransporter på väg. Jag tänker lite kort berätta vad som är vår vision, våra målsättningar och vad vi vill uppnå med detta nätverk.

Vi är ett nätverk med ett antal aktörer som har samlats kring en gemensam vision. Visionen är att vi tror på klimatneutrala godstransporter. Vi tror också att det är viktigt att skapa en dialog med fokus på kunskap och inte minst möjligheter. Vi tror att vi måste tänka långsiktigt och hållbart, men vi måste också fokusera på att realisera det som går redan i dag.

Nätverket bildades 2006 på initiativ av Schenker. Schenker är en stor aktör i Sverige, liksom vi andra som var med vid uppstarten. I nätverket ingår Preem, Volvo Lastvagnar, Vägverket och inte minst Göteborgs miljövetenskapliga centrum – ett av Sveriges största centrum för miljöforskning. Alla bidrar vi med olika delar av kunskap om värdekedjan för transporter. Vi har också sedan några veckor tillbaka ett antal nya medlemmar och vi för en diskussion med ytterligare medlemmar. Ni kan här se några exempel på de medlemmar som vi har i dag.

Det har pratats mycket om statistik, och jag ska inte vara sämre än att också presentera en procentsats här. Oberoende av vilken procentsats det är som gäller kan vi konstatera att transporter på väg är en förutsättning för tillväxt, och vi har väldigt mycket lastbilstransporter. Dessa transporter är också en betydande källa för utsläpp av koldioxid. Det är den frågan vi försöker adressera.

Vi vill visa på möjligheten att minska klimatpåverkan från godstransporter på väg. Vi vill visa på möjligheten att effektivisera transporterna, effektivisera bränsleproduktionen och fordonen och på möjligheten till en utökad användning av förnybara bränslen. Jag kommer att ge lite fler konkreta exempel på vad detta exakt innebär.

Vår gemensamma vision som vi har samlats bakom är att det är möjligt att göra godstransporterna klimatneutrala. Utifrån denna vision anlidade vi en forskare på Chalmers för att göra en vetenskaplig förstudie, för vi vill se vilka

möjligheter det finns. Han konstaterar i sin rapport att det finns ett antal möjligheter. Det finns en möjlighet att halvera klimatpåverkan av godstransporter på väg fram till 2025. Det finns också, med den transportökning som sker, en möjlighet att minska utsläppen med 15 procent inom samma tidsperiod. Det är därmed möjligt att bryta trenden som har varit att ökade transporter automatiskt innebär ökade utsläpp.

Vi blev inspirerade av de här möjligheterna och satte ett ambitiöst mål. Vi har som mål att redan till år 2020 halvera klimatutsläppen från en typisk svensk fjärrtransport. Och vi gör det med åtgärder, både genom egna åtaganden och med hjälp av gemensamma projekt inom de områden som jag redogjorde för tidigare.

Inom området effektiva transporter ser vi en potential för optimerad användning av olika transportslag. Det finns en potential för bättre utnyttjande av befintlig transportkapacitet och inte minst en potential för sparsam körning.

Inom området effektiv bränsleproduktion är det viktigt med bränslen med god total energieffektivitet. Det är också viktigt med bränslen med högt energiinnehåll, framställning med låg energiförbrukning och inte minst låga utsläpp av CO₂.

När det gäller effektiva fordon har vi under de senaste 15 åren lyckats minska utsläppen och bränsleförbrukningen med omkring 20 procent, vilket är en avsevärd minskning med tanke på att vi under samma tidsperiod har minskat utsläppen av kväveoxid och partiklar i väldigt stor utsträckning. Vi har ett åtagande från Volvo att fortsätta denna trend och minska utsläppen med minst 1 procent per år också i framtiden, inte minst genom ny dieselmotorteknologi och minskat rullmotstånd och luftmotstånd. Men vi har också en ny teknologi med stor potential, och det är med hybrider. En typisk distributionslastbil skulle kunna minska sina CO₂-utsläpp med 15–20 procent i ett steg.

Men det hjälper inte att bara effektivisera. Vi måste också titta på nya energikällor och nya förnybara bränslen. När vi väljer framtida bränslen är det viktigt att vi tittar på bränslenas hela kedja, från produktionen av biomassa till produktionen av bränsle fram till att bränslet till slut används i fordonen.

Vi ser också att den snabbaste och effektivaste vägen framåt är genom låginblandning av de här bränslena. Vi ser en stor potential för andra generationens bränslen, men det kommer att ta tid. Det kanske kommer kommersiellt i bruk först runt 2015. Men vi måste göra satsningar, för det är här vi når den största energieffektiviteten och också den lägsta klimatpåverkan.

Kärnan i vårt nätverk är samarbete, samarbete mellan företag, forskare och staten – detta inte minst för att få kunskap om hela kedjan och en ömsesidig förståelse mellan oss och olika aktörer och även insikt om de hinder och de möjligheter som finns.

Utifrån detta har vi redan under den korta tidsperiod som vi samverkat identifierat ett antal samarbetsprojekt. Vi tittar på långa fordon, sparsam

körning, bioraf, möjligheten att använda biomassa vid framställning av bränslen och en mängd andra alternativ. Vi vill med dessa projekt och med andra projekt som vi har på gång visa att det är fullt möjligt att halvera klimatpåverkan från godstrafik på väg.

Karin Markides, Chalmers: Jag är rektor på Chalmers. Jag vill också från forskningshåll stödja denna utveckling. Chalmers har redan tagit stora steg i samverkan med näringsliv och offentliga aktörer, där KNEG är ett viktigt nätverk.

Näringsliv och universitet måste verkligen samverka i de här frågorna. Vi måste se hela samhällets behov i ett samlat perspektiv. Att alla transportslag måste beaktas med intermodala system har vi hört flera säga här i dag, och det kan inte nog understrykas.

Också logistiken blir allt viktigare ur många perspektiv: ekonomisk, miljö, tomma frakter och så vidare. Ny teknik och effektivitet blir allt viktigare. Frågan är då hur hållbara godstransporter kan utvecklas i dag med tanke på vårt ökade behov och de ökade kraven på miljö, säkerhet och effektivitet.

Chalmers erbjuder forskning i ett helhetsperspektiv för ett samhälle där allt samverkar. Det är lite av vårt mantra. Vi jobbar till exempel inom något som heter Stadsutveckling Urban Futures med en nod som utgår från hamnen och transporthubben i hamnverksamheten i stadens närhet. Vi har också stark utveckling inom IT och logistik, där framtagande av nya lösningar för effektivisering av transporter pågår. Nästa vecka öppnar vi också Sveriges hybridfordonscentrum tillsammans med Chalmers, Lund och KTH och med Energimyndigheten som stödjande myndighet. Det finns många olika aktiviteter som måste kopplas samman här.

Jag vill här i dag verkligen uppmantra fler företag och organisationer att gå med i nätverket för klimatneutrala godstransporter på väg. Framför allt skulle jag önska att fler universitet går med i nätverket. Chalmers kan gärna genom GMV erbjuda sig att ta ansvar för Nationellt centrum för hållbara och klimatneutrala transporter. Där kan vi verkligen jobba för en effektivisering för att motverka den ökning som vi ser kommer att ske och samverka när det gäller den nya tekniken och de nya bränslen som måste tas fram. Framför allt handlar det om hur Sverige ska kunna koppla sig till en samverkan med EU och övriga världen i de här frågorna.

Jag hoppas att fler ansluter sig till vårt nätverk.

Ordföranden: Tackar! Då fick vi också höra lite reklam. Det är glädjande att höra att man har en sådan helhetssyn och jobbar tillsammans inom ett flertal områden. Jag har naturligtvis haft möjlighet att studera det här tidigare, och det ser väldigt lovande ut.

Vi har nu gått igenom alla föreläsare och har nu framför oss en kaffepaus på ungefär 20 minuter. Därefter har utskottets ledamöter möjlighet att ställa frågor och delta i diskussionen. Vi återsamlas igen kl. 10.35. Tack ska ni ha.

Ordföranden: Nu är det tid avsatt för ledamöterna i trafikutskottet och andra närvarande utskott att få ställa frågor.

Lars Mejern Larsson (s): Herr ordförande! Jag skulle vilja ställa min fråga till Bo-Lennart Nelldal, även till arbetsgruppen Klimatneutrala godstransporter på väg. Att bygga höghastighetståg genom Sverige är förstås mycket effektivt och attraktivt. Men det är otroligt dyrt. Min fråga är: Menar KTH att andra järnvägsbanor får stå åt sidan med följd av icke klimatneutrala transporter i resten av landet? Och: Hur ser forskningen på risken att annan infrastruktur konkurreras ut? Finns det exempel på detta i andra länder?

Bo-Lennart Nelldal, KTH: Om man ska genomföra ett sådant stort projekt måste det finansieras i särskild ordning med särskilda anslag och kanske med inslag av annat än statliga pengar också. Det finns stora behov av att investera i det vanliga järnvägsnätet. Vi får inte glömma enklare åtgärder på kort sikt för att öka kapaciteten och förbättra punktligheten. Det behövs också ett bättre underhåll i det befintliga järnvägsnätet.

Vi ser inte detta som en gökunge som ska ta bort alla andra investeringar i järnvägsnätet. Det löser inte heller alla problem i järnvägsnätet. Men på lång sikt tillför det så stora nyttor och så stor kapacitet både för person- och godstransporter att vi är övertygade om att vi måste ta det här systemskiftet och på något sätt försöka hitta en lösning att finansiera det på särskilt sätt, ungefär som man finansierade Öresundsbron eller något sådant. Det måste drivas som ett särskilt projekt, det måste drivas väldigt effektivt, och det måste komma till stånd ganska snabbt om det ska göra nytta inom överskådlig tid.

Jag ser inget motsatsförhållande där. Jag kan heller inte se att det har varit så i andra länder att det direkt har trängt ut andra investeringar. Däremot finns ju alltid en diskussion i olika länder om hur mycket man ska satsa på väg och järnväg. Man sätter det ibland i motsats till varandra. Vi pläderar för ökade järnvägsinvesteringar i första hand och uttalar oss inte så mycket om vägsystemet.

Lars Mårtensson, Volvo Lastvagnar: När det gäller transporter ser vi ett behov av att alla transportslag ska få möjlighet att själva effektiviseras så mycket de kan. Vi ser ingen konkurrens mellan järnväg eller vägtransporter, utan vi vill att vägtransporterna också ska få möjlighet att utvecklas och bli än mer effektiva än vad de är i dag.

Ordföranden: En sakupplysning i sammanhanget kan vara att vad jag förstår är den största kunden hos järnvägen i dag de åkerier vi har i vårt land. Så det finns verkligen ett sådant samband, ett sådant samarbete.

Lars Tysklind (fp): Herr ordförande! Jag skulle vilja ställa en fråga. Jag tror att det var Bo-Lennart Nelldal som tog upp styrning med skatter och avgifter. Det fanns en rubrik där, riksdag och regering. Det är positivt med alla initiativ som tas, och det verkar som om konsumentkraften är ganska stor också när det gäller att utveckla hållbara godstransporter. Jag har samlat några citat: rätt transportslag på rätt plats, optimerad användning av olika transportslag, tåg och sjöfart så mycket som möjligt, miljökrav från konsumenterna, bättre utnyttjande av befintlig infrastruktur.

Ändå fick man en känsla när man såg alla kurvor att det är den tyngre lastbilstrafiken som trots allt ökar. Då är frågan om det går att säga något lite mer konkret kring skatter och avgifter och möjligheten att styra med det.

Bo-Lennart Nelldal, KTH: Det finns styrning på olika sätt. En grundläggande princip i vår trafikpolitik i Sverige och även i EU är att trafiken ska betala sina kostnader, inklusive de negativa externa effekterna, som det heter. Det vill säga att man ska betala både för det man direkt orsakar, marginalkostnaden för slitage, och det man indirekt orsakar i miljö och så vidare. Man kan kanske vara tveksam till om lastbilstrafiken verkligen betalar den totala miljöbelastningen när det ser ut som det gör nu. Det är sådant som forskare diskuterar, var den rätta nivån ligger.

Samtidigt vet vi att det finns förslag på att införa någon form av lastbilsavgifter i Sverige. Det finns utredningar som har gjorts av Näringsdepartementet, av Sika och av andra om effekterna av det. Det finns lastbilsavgifter i Tyskland, Schweiz och Österrike. Det har en viss effekt på fördelningen mellan transportmedel, åtminstone på lång sikt. Det tar en tid för kunderna att ställa om från lastbil till järnväg. På lång sikt har det en effekt.

Samtidigt som vi diskuterar detta ser vi hur oljepriserna stiger. Det fanns ett förslag på att höja bensin- och dieselpriiser med 75 öre som har utretts av Sika, tror jag. Sedan kan oljepriserna göra att bensin- och dieselpriiser stiger med några kronor bara över en natt utan någon utredning. Så ibland hinner verkligheten i kapp oss.

Men jag tror att pris och kostnader är det främsta styrmedlet. Kan man få det att gå åt rätt håll, på olika sätt belasta transporterna med deras rätta kostnader, kommer det också att styras rätt så att vi får mer järnväg på långa avstånd och mer lastbil på korta avstånd. Sjöfarten kommer givetvis också att ha sin plats. Den är väldigt energieffektiv men har samtidigt väldigt mycket utsläpp. Så det behövs där också internationella överenskommelser om skatter, avgifter och vad det nu är, både för sjöfart och för flyg på persontrafiksidan. Det är väldigt viktigt om vi ska få det här att lösas på global internationell nivå. I Sverige kan vi jobba med de medel vi har här givetvis.

Jan-Evert Rådström (m): Jag har två frågeställningar som gäller väg och järnväg, den första till Erica Kronhöffer på Green Cargo. Du nämnde att ni gärna vill köra 750-meterståg. Det kan låta enkelt att vi får längre tåg för att

öka kapaciteten, vilket jag tycker skulle vara väldigt intressant om det blir genomförbart. Har ni några beräkningar på vad det skulle kunna ge i ökad kapacitet om vi skulle kunna ha 750-meterståg eftersom det i dag är stor kapacitetsbrist? Vilka kostnader skulle det innebära för samhället om vi skulle tillåta detta? Jag förutsätter att det också finns hinder, bland annat banlängder, bangårdslängder, och så vidare. Skulle du kunna utveckla lite grann vad som är hindren för att vi ska kunna genomföra 750-meterståg?

Stig Wiklund på Näringslivets transportråd pratar om 80-tonsekipage. Jag skulle vilja att du utvecklade lite grann vad det handlar om med 80-tonsekipage. Vi hade en ökning av totalvikten från 51 ton till 56 ton och nu 60 ton. Och så pratar vi om 80 ton. Vi vet vad folk tycker om ökat slitage på infrastrukturen. Kan jag få en utveckling av detta? Var och när och hur får man utföra 80-tonstransporter?

Erica Kronhoffer, Green Cargo: Enkelt uträknat, om man skulle förlänga tåglängden från dagens 630 till 750 skulle det kunna bli en ökad effektivitet med ungefär 15 procent. De hinder som finns är bland annat att i dagsläget flertalet av de mötesstationer som finns längs med de stora godsstråken är dimensionerade för de 630 och 650 meter långa tågen. Det skulle alltså krävas en modifiering av de befintliga mötesstationerna, också kanske en utbyggnad av fler förbigångsspår längs med de stora godsstråken för att man skulle kunna möjliggöra längre godståg.

Stig Wiklund, Näringslivets transportråd: Frågan gällde 80-tonsekipage eller åtminstone tunga och långa lastbilar. Det här är naturligtvis inget som var och en kommer att få se i sitt eget villaområde eller inne i stadskärnan. Här pratar vi om trafik på anpassade stråk. Vi pratar om i stort sett oförändrade axeltryck, det vill säga samma belastning på vägnätet egentligen. Det är framför allt anpassade stråk som är tillämpade för det här där broar och så vidare har den bärighet som krävs. Så det här är inget som vi kommer att se i vår egen vardag direkt.

Sven Bergström (c): Herr ordförande! Jag kan hänga på den sista frågan som Jan-Evert hade men rikta den till Bo-Lennart Nelldal som pekar just på ökningen från 50 till 60 under 90-talets början och hur lastbilstrafiken då gjorde ett ryck och tog stora andelar. Från din utgångspunkt som forskare på det här området, är det klokt och bra att ytterligare öka vikten på lastbilarna, kanske både längd och vikt i Sverige och rent allmänt? Ligger det i sakens natur att därmed får lastbilarna en större marknadsdel, ett bättre läge? Eller kan man kompensera det med skatter och avgifter?

Till Erica: Det låter väldigt bra att Green Cargo nu har blivit duktiga och har 95-procentig punktlighet för sina transporter och så vidare. Men det är mycket storskaliga transporter det handlar om för Green Cargo. Har ni ork och intresse för de lite mindre aktörerna att vara ett bra godstransportföretag

som kan erbjuda godstransporter på järnväg? Man har hört en del vittnesmål genom åren om att ni är stora, starka och duktiga, men de lite mindre orkar ni inte med eller har tid och möjlighet att serva.

Bo-Lennart Nelldal, KTH: 80-tonsbilar är naturligtvis effektivt för näringslivet, men om det genomförs rakt av innebär det att järnvägen i längden kommer att få en ännu mindre marknadsandel. Man måste då tänka sig vad man ska göra för att kompensera detta. En sak är, som du själv nämnde, skatter och avgifter så att man betalar för detta. En annan är att öka kapacitet och bärighet på järnvägsnätet.

Det går att räkna ut att man kanske skulle behöva 35 tons axellast på järnvägen för att komma upp i samma kapacitet och samma kostnad per ton som en 80-tonsbil. Och vi kanske skulle behöva köra dubbelt så långa godståg, 1 1/2 kilometer långa, för att få samma kapacitet.

Det tror jag också i så fall ska vara i anpassade stråk, som Stora Enso nämnde här. För det är inte alla industrier som har behov av tunga transporter. Det finns inte överallt. Det handlar framför allt om basindustrins råvaror och en del annat, framför allt kanske inom Sverige för att överbrygga det avståndshandikapp vi har. På kontinenten har man inte ens 60-tonsbilar ännu.

I anpassade stråk, med rätt satsning på järnväg och med rätt avgifter är det kanske gångbart. Men förra gången man höjde lastbilsvikten till 60 ton hände ingenting på järnvägen. Det blev precis tvärtom.

Samtidigt kan jag nämna att det finns teknik tillgänglig på järnvägen. I USA har faktiskt godstransporterna en väldigt stark ställning. Där kör man tåg som kan vara 2–3 kilometer långa och lastar 10 000 ton. Man har 35 tons axellast redan i dag och är på väg mot 40 ton. Så det finns en väldigt stor teknisk utvecklingspotential. Det här går inte att genomföra i Sverige eller i Europa över en natt, men med ett långsiktigt tänkande kan vi också få ett kapacitetsstarkt järnvägsnät, speciellt i de tunga stråken för basindustrins behov.

Erica Kronhøffer, Green Cargo: Vi har egentligen två huvudsakliga satsningar eller strategier nu. Den ena är internationella transporter och ökad kvalitet inom de internationella transporterna. Den andra är intermodalitet eller intermodala transporter. Det är precis den sistnämnda satsningen som adresserar den typ av kundgrupper som du tänker på, Sven.

Vi har identifierat ett nät av 40 små, medelstora och stora kombiterminaler för att just kunna serva mindre och medelstora företag. Vi har redan i dag flera exempel på mindre företag. Jag hade med det på en bild med flera företag i konfektionsindustrin. Ett annat exempel är Insjön, den kombiterminal vi har där, som servar de närliggande företagen, Bergkvist såg, Clas Ohlson, Tomoko hus och Ejendals som gör handskar och arbetskläder. Alla de är exempel på medelstora företag, kunder till oss som inte har de gigantiska transportvolymerna.

Annelie Enochson (kd): Jag vill ställa mina frågor till Sven-Inge Nylund, Bo-Lennart Nelldal och någon från Banverket. Katarina Norén, tror jag finns här. I mars månad hade vi en hearing där vi pratade om infrastrukturens anpassning när klimatet förändras. Då sade man bland annat att vi kanske bör ompröva målet om regionförstoring.

Då kom små järnvägslinjer upp. Till exempel när det gäller Bohusbanan säger man från Banverket att den norra delen inte är samhällsekonomiskt lönsam. Då kan man ställa sig frågan om man i stället för regionförstoring inte ska börja tänka lite mer regionalt. Då ska man vara försiktig med den järnväg som redan ligger. Om vi nu tänker på Botniabanan och Norrbotniabanan längs kusten är det kanske viktigt att bevara dem som finns redan och dra utefter kusten. Jag vill höra lite grann vad ni säger om dem som man har sagt inte är lönsamma med tanke på regionförstoringen.

Jag har också en andra fråga om samhällsekonomiska kalkyler som man nu använder och har som underlag för sina beräkningar. Är det det bästa verktyget? Är det bra för framtiden och långsiktigheten? Jag vill höra era åsikter om det också.

Bo-Lennart Nelldal, KTH: Du pratar om de lågtrafikerade banorna. Ofta har de större betydelse för godstransporter än för persontransporter. I ett sådant här läge när vi ser ett ökat intresse för godstransporter bör vi väl vara försiktiga med dem. Med den standard de har i dag är det ofta inte något jättestort bidrag till regionförstoringen. Den åstadkoms ju framför allt på de större banorna och på nya järnvägar som Västkustbanan, Mälarbanan och sådana järnvägar.

Just när det gäller Bohusbanan kan man fundera över sträckan mellan Göteborg och Oslo som i dag tar fyra timmar med tåg. Det är den enda sträcka av större mått där det går fortare att åka buss än tåg. Där bygger nu Banverket en dubbelspårig järnväg för 250 kilometer i timmen upp till Trollhättan, Öxnered. Däremot på norsk sida händer det inte så mycket. Så det behövs ett svenskt-norskt samarbete om man ska få en bra järnväg mellan Göteborg och Oslo. Det finns olika möjliga dragningar där, via Strömstad, Uddevalla eller den nuvarande vägen. Det får man titta på i särskild ordning i så fall.

Något om samhällsekonomiska kalkyler: En sak som vi har kommit underfund med på KTH är att en samhällsekonomisk kalkyl aldrig är bättre än den prognos som man använder som grund. Vi har funnit stora brister i de prognosmodeller som man har använt hittills i infrastrukturplaneringen. Det såg vi också här. Jag tror att det var Erica som visade en bild på hur prognoserna inte stämmer i dag med den utveckling vi har.

Så samhällsekonomiska kalkyler i all ära, de kan inte avgöra allt. Det är också viktigt att man har bra prognoser och rätt scenarier i bakgrunden när man gör kalkylerna.

Sven-Inge Nylund, Regionplanekontoret: När det gäller samhällsekonomiska kalkyler först så behöver man ha dem. Däremot ger de inte hela sanningen. Vi har sett, kanske speciellt i storstadsområdena, att kalkylerna inte tar upp alla de förhållanden som spelar roll för vikten av framkomlighet.

När det sedan gäller frågan om regionförstoring vill jag nog ändå säga att det är en verklighet som vi har, som kommer att fortsätta och som jag tror är bra, inte bara för storstadsområdena utan över huvud taget. Till exempel den starka ökning som vi har av resenärer från Sörmland, Uppsala län och så vidare och kopplat med Stockholmsregionen hänger samman med att folk ska kunna bo kvar och bo med sina familjer fast de byter jobb. Det är också bra för tillväxten utifrån specialiseringen. Det är ofta människor som har speciella jobb som inte finns överallt som reser. Det är människor som är betydelsefulla för tillväxten.

Det är också alltmer så att man jobbar hemma, kanske någon dag i veckan. Man väljer då att bosätta sig där man vill bo. Om vi då inte ger bra kommunikationer kommer bilresandet att komma i stället. När man satsar på sådant som höghastighetståg där man ska kunna åka med Ostlänken snabbt till och från Östergötland, till Stockholm till exempel, avlastar det järnvägsnätet för godstransporter, och en del sådana resor kommer att bli i stället för flyg. Över huvud taget tror jag att vi har stor glädje av regionförstoringen på många sätt.

Katarina Norén, Banverket: När det gäller de lågtrafikerade banorna har vi gjort en förenklad samhällsekonomisk kalkyl på alla banor under ett visst transportflöde som var prognostiserat av den kommun och region som fanns i närheten. När det gäller Bohusbanan fanns det inte tillräckligt med trafikunderlag för att uppväga den kostnad för drift, underhåll och reinvestering som krävs för att hålla banan i drift långsiktigt. Vi har inte lagt ned banan, för vår strategi är att hålla banor kvar men att hålla nere underhållet så att det motsvarar den samhällsekonomiska nyttan för banan. När det gäller Bohusbanan tror jag att vi har en del utredning kvar för att se om de trafikflöden som vi har fått in är de rätta och om det kan finnas andra möjligheter i framtiden. Varje bana kräver en utredning innan vi lägger ned underhåll. Det ska mycket till för att lägga ned en bana.

När det gäller samhällsekonomiska kalkyler håller vi på med ett utvecklingsarbete tillsammans med de andra transportslagen. Vi tror allihop att kalkyler är ett bra underlag för beslut, men det är absolut inte hela beslutsunderlaget. Andra underlag kommer in inför årsplaneringen, till exempel de regionala systemanalyserna och våra nationella analyser utifrån ett transportslagsövergripande synsätt och fyrstegsprincipen, som säkert många känner till vi det här laget.

När det gäller de åtgärder som vi har diskuterat här under förmiddagen som har stor omstrukturerande effekt som regionförstoringseffekter och stora förändringar i samhället, det vill säga att människor ute i landet ändrar livsmönster – Sven-Inge var inne på det nyss – har vi svårt att fånga det i våra kalkyler i dag. Överföring mellan transportslag har vi svårt att fånga, i alla

fall när det gäller större förändringar. Regionförstoring kan vi fånga till en viss del. Internationell trafik har vi också svårt att fånga. Ändå är vi bland de bästa i världen på sådana här kalkyler, ska man veta. Man ska använda dem, tycker vi, men med försiktighet. Vi kommer att fortsätta utveckla dem. Vi är inte framme än.

Ordföranden: Det fanns också en fråga som handlade om järnvägssträckorna i norra Sverige som ingen svarade på. Det är ett område som visserligen är relativt glest befolkat, men det är ett av de råvarurikaste områdena i Europa, med allt vad det innebär i form av exportmöjligheter och annat. Vill Katarina Norén kanske kommentera det vad gäller lönsamhet och annat. Det handlade om Norrbotten- och Botniabanan.

Annelie Enochson (kd): Det var egentligen bara ett exempel på hur man numera satsar på att lägga banor där folk bor. Man drar Botniabanan utefter kusten eftersom folk bor där. Man borde tänka likadant med Bohusbanan. Det var tanken med det jag sade men eftersom ordföranden kommer från Umeå blev han nog väldigt glad när jag nämnde detta.

Katarina Norén: För Norrbottenbanan ser vi stora effektivitetsvinster för godstransporterna i norra Sverige eftersom man får ett dubbelspår i Norrland. Dessutom kan det inte gå så tunga tåg som det krävs på det nuvarande spåret. Det är kraftigt nedsatt vikt på det spåret. Det finns väldigt effektivitetsvinster och satsningen är också lönsam.

Peter Pedersen (v): Sven Bergström ställde en fråga som jag tänkte ställa och som jag därmed fick svar på. Men jag har en annan fråga. Klimatberedningen har kommit fram till att vi skulle behöva ha en ökning av järnvägskapaciteten med 50 procent fram till 2020. Banverket har ett sådant alternativ. Erica Kronhöffer från Green Cargo pratade om det. Min fråga till analytikern Jan Östlund från Sika är: Finns det något som tyder på att vi ur samhällsekonomisk synpunkt och klimatsynpunkt har råd att avstå från de stora investeringar som till exempel Klimatberedningen pekar på som nödvändiga för att vi ska komma till rätta med olika problem?

Vi för en diskussion om hur vi ska finansiera infrastrukturen. Alla vill ha infrastruktur, men vi har svårt att få fram pengar på grund av det sätt på vilket vi i dag finansierar det hela. I går hade SKL en sittning där man i ganska hög grad förespråkade någon typ av investeringsbudget och ökad lånefinansiering för att kunna möjliggöra dessa viktiga projekt. Vad kostar det om vi inte klarar detta fram till 2020 utan i stället till 2050? Vad kostar det om man ska se det i ett brett perspektiv – om vi är mer kamerala och mindre klimatsmarta i våra beslut i dag?

Jag skulle också vilja fråga Stig Wiklund hur förslagen om kilometerskatt skulle påverka lastbilsbranschen i jämförelse med järnväg och utländska konkurrenter som också skulle drabbas av detta.

Ordföranden: SKL betyder i detta fall Sveriges Kommuner och Landsting och inte Statens kriminaltekniska laboratorium.

Jan Östlund: Jag skulle vilja bolla frågan vidare. Jag är statistiker på Sika och inte utredare, så detta ligger inte på mitt bord.

Bo-Lennart Nelldal: Naturvårdsverket har gjort en utredning där en annan avdelning på KTH, FMS, har stått för underlagsmaterialet om tvågradersmålet, som det kallas. Där kom man underfund med att om vi inte klarar dessa mål till 2020 kommer det att bli ännu värre 2050. Man kan såklart diskutera samhällsekonomiska kalkyler och sådana saker, men om det är så allvarligt med klimatet som allt tyder på måste vi kanske göra något oavsett vad kalkylerna stannar på. Om vi skulle få en negativ kalkyl på någon typ av investeringsobjekt som reducerar utsläppen, ska vi då avstå och sedan går jorden under? Men om kalkylen är positiv, ska vi då genomföra det och så överlever jorden? Nu skämtar jag lite. Men detta visar att den samhällsekonomiska kalkylen inte kan vara det enda beslutsunderlaget. All forskning som har gjorts på klimatfrågan visar att det är allvarligt och att det behövs åtgärder inom varje transportmedel, ändrat beteende hos människor och företag och byte av transportsätt. Det behövs på flera fronter. Jag vet inte om det var svar på frågan, men det var i alla fall ett inlägg.

Ordföranden: Det var ett någorlunda gott svar som slår huvudet på spiken. Vad är det som ska väga tyngst i detta sammanhang?

Stig Wiklund: Kilometerskatt har vi synpunkter på. Det är inte bara en ryggmärgsreaktion. Jag återknyter till Stora Enso och vårt stora behov av lastbils transporter, framför allt för att få in veden från skogen till industrin. Att belasta detta med kilometerskatt gör inget positivt för klimatet över huvud taget. Det blir bara en fiskal avgift som i värsta fall försämrar vår konkurrenskraft. Vår ståndpunkt generellt i kilometerskattefrågan är att vi hellre ser en anpassning inom Europa. Vi ser ingen anledning att vi i Sverige ska gå före och ta tagelskjortan på. Låt oss vänta tills det blir en gemensam agenda inom EU vad gäller kilometerskatt så att vi bibehåller en konkurrensneutralitet gentemot annan industri i Europa.

Karin Svensson Smith (mp): Trafikutskottet har nyligen kommit hem från en resa i Frankrike och Spanien. Där ställde vi delvis likartade frågor som i dag.

Vi frågade om samhällsekonomiska kalkyler, bland annat när vi var i Spanien. Där har man bestämt att minst 90 procent av befolkningen senast 2020 ska ha högst 5 mil till närmaste höghastighetsspår. Svaret vi fick, apropå kalkyler, var att de kommit fram till att de inte har råd att låta bli eftersom det kommer att bli så dyrt att transportera sig på väg att man behöver ha järnvägen som ett bra alternativ.

Jag tänkte också fråga om kilometerskatten. Klimatpanelen och många andra säger att vi har högst åtta till tio år på oss att vända ökningen av växthusgaser till en minskning för att klara av att undvika de självutlösande effekterna när det gäller klimatet, så kallade *tipping points*. Samtliga sju partier i Klimatberedningen kom fram till att kilometerskatt behövs. Det ingår också i trafikverkens strategi för att nå miljömålen. Anders Berndtsson på Vägverket, vad finns det för möjligheter att differentiera kilometerskatten? Det är självklart att det finns väldigt olika möjligheter att ställa om. Transport av vedrävara från skog till förädling har svårt att gå med sjöfart och spår. Däremot borde 70–80 procent av de lastbilstransporter som går genom Skåne, som jag kommer från, och som varken har start eller mål i Skåne med fördel kunna gå med järnväg och sjöfart. Hur ser ni på möjligheterna att differentiera avgiften geografiskt eller enligt någon annan variabel?

Jag har också en fråga till Lars Bergfalk från Vägtrafikinspektionen. I går hade vi en trafiksäkerhetsdebatt i kammaren. Vi konstaterade att vi än en gång inte klarar av att nå nollvisionen. Antalet döda på vägarna ökar. Vad har diskussionen om fördelning av godstransporter mellan väg, järnväg och sjöfart för betydelse för vår möjlighet att nå trafiksäkerhetsmålen?

Anders Berndtsson: Poängen med differentiering är att där kostnaderna för samhället blir stora ska man också betala en stor avgift i syfte att försöka styra trafiken till ett ställe där kostnaden för samhället blir lägre. Det är själva finessen med det hela. Ur vårt perspektiv vill vi gärna att det ska finnas en möjlighet att differentiera avgifterna så att man styr trafiken till det vägnät där det är lämpligast att trafiken går, det vill säga det stora robusta nätverk som är avpassat för tung trafik. Vi skulle gärna se att det var avgiftsfritt på de stora Europavägarna med flera, för där passar den tunga trafiken. Det skulle kosta mer pengar att köra på det lilla vägnätet där den ställer till stor oreda i den lokala miljön och med slitage på vägar och så vidare.

Ska man ha en differentiering måste det också finnas alternativ. Annars blir det inte särskilt meningsfullt. Får det ingen styrningseffekt blir det bara en fiskal avgift som man bara belastar något med. Jag kan föreställa mig, utan att ha tänkt särskilt mycket på det, att det kanske finns fler alternativ i Skåne än i Norrland. Därför skulle man kanske kunna ha en avgift som är högre i Skåne än i Norrland. Det är analogt med den diskussion man redan har fört om att ha en differentiering av avgifterna mellan tätort och landsbygd där samhällsskadan av den tunga trafiken är mindre på landsbygd än i tätort.

Du frågade i korridoren vilka möjligheter det finns rent praktiskt att ta ut en differentierad avgift. Vi har funderat lite på det. Det finns sådana system i

dag. Vi har vårt ISA-system som innebär att man får reda på var man är och vilka hastigheter som gäller där. Det finns *fleet management*-system, och jag vet att försäkringsbranschen funderar på betalmodeller som innebär att man betalar beroende på var man färdas. Grunden för allt detta är något slags gps-system. Tekniken finns ju för att ta reda på var någonstans ett fordon är. Därmed kan man betala i enlighet med var någonstans man kör.

Lars Bergfalk: Under den gångna tioårsperioden har ungefär 500 människor dött i trafikolyckor varje år. Av dem har 20 procent dött i olyckor där ett tungt fordon har varit inblandat. Därmed inte sagt att föraren av det tunga fordonet har varit vållande. Men det faktum att det har skett i olyckor med ett tungt fordon inblandat pekar på att det är ganska stora risker med den blandning av trafik vi har med tunga fordon, lätta fordon och oskyddade trafikanter på många vägar. Det säger sig självt att om vi får en kraftig ökning av tunga fordon, vikter och kanske också hastigheter ökar risken för övriga trafikanter i systemet. Till viss del kan man kompensera detta med energiupptagande fronter på tunga fordon och annat, men det går inte att lösa hela det problemet. Blandad trafik med tunga fordon, lätta fordon och oskyddade trafikanter innebär ökade risker.

Pia Nilsson (s): Flera av dagens föredragshållare har nämnt den outnyttjade potential som finns inom järnvägssektorn. Det är intressant.

Stig Wiklund, du menade i ditt anförande att man kan utnyttja befintlig infrastruktur betydligt bättre. Du nämnde bland annat flaskhalsar i bannätet som behöver åtgärdas. 46 procent av Stora Ensos transporter går redan i dag via järnväg, om jag förstod det hela rätt. Utifrån ditt resonemang drar jag slutsatsen att denna del kan utökas ytterligare. Så här ser det säkert ut för många andra företag också.

Pågår det samtal mellan Näringslivets transportråd och Banverket, i första hand, om vad som kan göras för att råda bot på flaskhalsarna, när det kan göras och hur det kan gå till? Vad anser ni att vi som beslutsfattare kan göra för att hjälpa till i det arbetet på kort sikt?

Stig Wiklund: Det är rätt uppfattat. Vi tycker att man ska satsa på flaskhalsarna. Botniabanan, som var uppe nyss, är ett lysande exempel. Det som händer när Botniabanan är i full drift är att vi flyttar proppen från Norrland ned till Hallsberg där det inte finns något dubbelspår till Mjölby. Det är effekten av Botniabanan. Vi ska satsa på flaskhalsarna och ta bort dem. Näringslivet har mycket nära och goda kontakter med Banverket. Vi har presenterat en lista över flaskhalsarna efter en inventering i näringslivet och diskuterat vad vi tycker att man ska satsa på och i vilken ordning man ska ta det. Det finns en tät dialog och det är på god väg.

Ulla Löfgren (m): Jag hickade till lite i början. Jag tror att det var Bo-Lennart Nelldal som visade hur mycket av den tunga lastbilstrafiken som är utlands- trafik. Om jag inte minns fel var det en mycket stor del. Så det är inte bara vårt inhemska bekymmer att försöka lyfta över mer av vägtransporterna till järnväg och sjöfart, utan det är faktiskt ett europeiskt bekymmer. Vi vet hur trögt det är att inom EU få till stånd avreglering och bättre samordning så att vi kan köra tåg genom Europa.

Mina frågor går till Bo-Lennart Nelldal och kanske också till Erica Kronhöffer, som talade om drivkrafter och möjligheter i motsats till hinder. Är det ändå ett hinder att det går så trögt på den europeiska kontinenten att följa efter Sverige? Kan det vara så att även om vi förbättrar möjligheterna att flytta över lastbilstransporter till exempelvis järnväg inom landet kommer Karin Svensson Smith ändå att få se en massa långtradare i Skåne som ska ut på kontinenten eftersom européerna inte har gjort något? Hur stort är detta hot? När måste man ha löst det för att vi ska kunna lösa våra interna problem?

Bo-Lennart Nelldal: Det är riktigt att en mycket stor del av godstransporterna, ungefär hälften, är på väg till eller från utlandet. Det är mycket viktigt för vår industri att vi kan exportera och importera varor till och från utlandet, så det är en viktig fråga du tar upp. Visst finns det hinder, men ska man se på möjligheter börjar det lossna även på den internationella marknaden. Tyskland och Frankrike har länge varit motståndare till avreglering, kanske inte i teorin men i praktiken. Men den tyska järnvägsmarknaden börjar växa. Det finns många privata operatörer och järnvägens marknadsandel ökar i Tyskland för första gången på väldigt länge, kanske sedan andra världskriget, de senaste åren. Både privata operatörer och det statliga bolaget har ökat sina volymer genom att de numera kan erbjuda bättre kvalitet. De har skärpt sig i konkurrensen.

Samma sak ser vi i Sverige. Avregleringen har inneburit att Green Cargo numera har bättre kvalitet men också att det har kommit privata operatörer som också är duktiga. Man har börjat investera i lok för utrikestrafik. Det privata bolaget Hector Rail var först ut och köpte flersystemlok som kan köra direkt ned till Tyskland från Sverige. Nu har även Green Cargo bildat ett bolag med Railion. Det kanske Erica kan berätta mer om. Vi ser nu att det kommer även utrikestransporter av hög kvalitet som är kostnadseffektiva. Jag tror att det kommer att ske ett genombrott här. Vi måste därför se till att kapaciteten finns på plats innan detta kommer, för det är väldigt stora volymer som kan gå på järnväg som i dag går på lastbil just i utrikestrafiken.

Erica Kronhöffer: Det är ingen tvekan om att kvaliteten i det europeiska järnvägssystemet inte är lika bra som den vi har lyckats åstadkomma här i Sverige. Det finns ändå anledning att se med stor tillförsikt på att det händer saker i Europa. Jag skulle vilja nämna tre projekt som är på gång.

Det ena är TAF-TSI som är ett EU-beslut för att reglera hur operatörerna ska utbyta information i alla led. Det är ett rättsligt bindande beslut. Från början sade man att operatörerna fick klara av det själva men när det inte hände något fick kommissionen till slut nog och satte ned foten och fattade detta beslut.

Det andra är Railnet Europe. Det är en sammanslutning av ett trettiotal järnvägsinfrastrukturhållare som skapar ett antal sömlösa korridorer i viktiga flödesriktningar.

Det tredje är ett projekt som heter X-Rail. Det är ett gemensamt projekt med de fem största järnvägsoperatörerna i Europa för att få ihop ett gemensamt vagnslastsystem och en gemensam vagnslastprodukt.

Inför ordförandeskapet i EU bör man identifiera dessa projekt och fundera på hur man kan utnyttja ordförandeskapet för att intensifiera dessa för oss så viktiga projekt.

Ordföranden: Man bör också tillägga att många av de åtgärder vi diskuterar får inte praktisk verkan förrän om 10–20 år. Då är läget förhoppningsvis ett helt annat.

Sven Bergström (c): Herr ordförande! Jag var inne på samma tema som Ulla Löfgren. Det är bra att vi främjar godstrafik på tåg i Sverige, men hur ser det ut i Europa? Vi har hört alarmerande rapporter om att det är infarkt. Vi fick, som Karin Svensson Smith var inne på, lite vittnesmål om hur det ser ut när vi var nere med trafikutskottet för några veckor sedan.

Om jag har förstått det rätt jobbar Jan Sundling mycket med att främja godstrafik på tåg nere i Europa. Du kanske kan komplettera de rapporter vi fick om hur det står till. Finns det utsikter att vi får fart på och smidighet i järnvägstrafiken med gods nere i Europa också så att vi slipper höra om transporter i promenadtakt?

Min andra fråga går till Lars Mårtensson. Det är bra att ni har tagit initiativet till Klimatneutrala transporter på väg. I fjol var jag med och tittade på de sju nya lastbilar med olika förnybara drivmedel som Volvo presenterat. Det är utmärkt att Volvo är offensivt i detta arbete och att ni har fått med er så många andra. Men hur ser det ut när det gäller det praktiska intresset från olika godsoperatörer på väg? Tror man på dessa bilar och bränslen? Är det någon efterfrågan och något tryck på marknaden? Oavsett hur väl vi lyckas med att få över mer gods på sjöfart och tåg kommer godstransporter på väg att vara en mycket stor del under överblickbar tid. Därför är det mycket viktigt att de också blir bättre ur miljö- och klimatsynpunkt. Finns det intresse inte bara i Sverige utan också i världen i övrigt där ni säljer mycket lastbilar?

Jan Sundling: Den där promenadtakten har allt ökat. Jag tror att genomsnittshastigheten börjar närma sig 60 kilometer i Europa. Det pågår mycket aktiviteter och det är bra fokus. Det som framför allt har hänt är att vi har fått en ny

attityd från operatörerna. Om inte operatörerna gör sitt jobb hjälper det inte att vi satsar pengar i infrastruktur. Vi har gått från att vara bara en kravställare på det politiska systemet till att faktiskt fokusera bättre på att leverera kundnytta. Det återstår mycket arbete. Klimatfrågan har varit en av drivkrafterna.

Låt mig komplettera det Erica sade. När det gäller korridorer har Sverige tagit initiativ till att träffa en överenskommelse om korridoren Stockholm–Genua med bland annat Danmark och Tyskland för att kunna sätta i gång ett korridorarbete när det gäller den nord-sydgående rutten.

TAF-TSI är ett sätt att knyta ihop alla Europas järnvägsoperatörer, infrastrukturhållare, kombioperatörer och privatvagnsägare i ett IT-system för att kunna kommunicera med varandra. Vad händer under tågets resa? När är tåget framme? Vad har vi för hinder? Det är ett vagnsnummerregister och ett tågnummerregister – ett normalt logistiksystem helt enkelt. Det kommer att implementeras under de närmaste fem åren och vara klart årsskiftet 2013/14.

Vi gör nu punktligheten för Europas järnvägsoperatörer transparent, vilket innebär att kunderna kan gå in och se vilka som ska skämmas och vilka man kan köpa frakter av och som levererar kvalitet till sina kunder. Det är ett bra sätt att få en drivkraft när det gäller punktlighetsarbetet.

ERTMS känner ni till. Det är ett jättestort projekt som är ett riktigt paradigmskifte inom järnvägen, ett Eurocontrol för hela järnvägsnätet i Europa. Det är otroligt dyrt men helt avgörande för framgång.

Erica nämnde X-Rail. För tre fyra år sedan ville alla järnvägsoperatörer i Europa lägga ned sitt vagnslastsystem som är det system som Sven pratade om förut med vilket man når sina yttersta kunder, de små kunderna i systemet. I dag drivs ett projekt som heter X-Rail. Sex stora järnvägsoperatörer i Europa är med i det projektet. Man kommer att köra en pilot under 2008.

Dessutom hade Barrot en expertgrupp på sex personer som var rådgivare för den politik som ska drivas på järnvägsområdet när det gäller logistik.

Sverige har antingen tagit initiativet till eller leder fyra av dessa sex projekt. Sverige spelar alltså en roll i den europeiska järnvägslogistiken i dag. Det gör vi för att vi har gjort vår hemläxa och visat att det går att leverera bra kundvärde lönsamt i ett järnvägssystem.

Lars Mårtensson: Volvo är som ni vet ett globalt företag. Vi har konstaterat att när det gäller miljöfrågan och inte minst klimatfrågan är det ett stort intresse över hela världen. Vi har visat upp de sju bilarna som kör på olika förnybara bränslen och våra hybridlastbilar i nästan hela världen och fått enorm uppmärksamhet. Många gånger kan man konstatera att de svenska och även de europeiska kunderna ibland är lite långsammare än vissa av våra internationella kunder, inte minst de amerikanska. Men man kan allmänt säga att det finns ett stort intresse för detta. När det gäller bränslesidan väntar vi fortfarande på att få fram vissa av dessa bränslen. Tills vi har bränslena har vi absolut stora möjligheter att med hjälp av både hybridteknologi och annan

teknologi minska klimatpåverkan. Det är det vi rekommenderar våra kunder att satsa på i första hand.

Annelie Enochson (kd): Jag skulle vilja ställa en fråga till det fjärde trafikslaget, Sjöfartsverket. Det visades bilder på att 1970 gick vägen om sjö. Man pratar om sjömotorvägar i EU:s TEN-projekt. Det handlar inte bara om ton utan också frekvens och rätt tid när det gäller vilket av de olika transportslagen man ska välja.

Vi har mycket kust i Sverige och även inre sjöfart. Jag undrar om det går att utveckla denna potential och vad det i så fall skulle innebära.

Min andra fråga går till den som kan svara. När vi talar om utlandstransporter med lastbil är en stor del av transportererna genomfartstrafik, till exempel till Norge. En gång när jag åkte E 6:an mötte jag 80 lastbilar nästan på rad. Det var någon liten personbil inklämd mellan. Hur stor del av utlandstransportererna i Sverige är genomfartstrafik till Norge? Har man koll på det?

Ordföranden: Vi börjar med sjöfarten. Jag antar att frågan var riktad till Tage Edvardsson från Sjöfartsverket.

Tage Edvardsson, Sjöfartsverket: Beträffande infrastrukturen finns den till alla våra hamnar av betydelse. Vi har 53 allmänna hamnar, och vi har ett antal industrihamnar. Däremot måste näringen skaffa fram tonnaget till den kustnära trafiken. På Mälaren och Vänern har vi kusttonnage som går, men utefter kusten har vi mindre tonnage. Trenden är att tonnaget ökar, och det är alltså bara långväga gods som kommer då.

Ordföranden: Tack för det! Finns det någon som har en färsk siffra på hur genomfartstrafiken genom landet ser ut – kanske Jan Östlund som sysslar med statistik?

Jan Östlund, Sika: Som en kommentar kan jag först säga att det väl var 1970 som lastbilarna gick om tåg. År 1995 gick lastbilarna om sjö.

Det finns naturligtvis starkare och svagare delar i statistiksystemet, och just när det gäller de utländska lastbilarna är det lite sämre ställt med insamlingen. Men vi jobbar på att göra det bättre, och vi kommer från Sika att komma ut med nya rapporter framöver med basfakta om transportmarknaden.

Det finns en tidigare Sikamedarbetare här i lokalen, Inge Vierth som jobbar på VTI. Hon kan möjligen tillföra någonting mer.

Inge Vierth, VTI: Vi gjorde förra året ett arbete åt bland annat Hamnstrategiutredningen där vi följde upp trafiken. Genom att använda Vägverkets slangmätningar kunde man se att man hade den absolut högsta tillväxten, nästan dubbelt så hög som resten av landet mätt i fordonskilometer, på E 6:an och på

andra vägar i Skåne. Med slangmätning kan man få med en och annan buss, men det är rörelse av fordon på vägar och inte tonkilometer.

Jag har varit inblandad i uppföljningen av prognoserna som Vägverket och Banverket har gjort, och jag tycker att det finns ett stort behov av ett gemensamt statistiskt underlag för hela sektorn. Man skulle använda energin till att jobba framåt och vara kreativa i stället för att ta fram egen statistik, vilket görs nu. Det finns behov av att beskriva tonkilometer, fordonskilometer, ton och godsets värde. Det finns ett behov av allting, men jag tycker att det skulle vara mycket värdefullt om sektorn hade en gemensam statistikälla som alla kunde använda. Det skulle gynna politiken och forskningen som jag representerar.

Ordföranden: Det skulle säkert också underlätta för oss att få lite klarhet i det. Men vi lär inte få det i dag. Vi går vidare. Nästa frågeställare är Peter Pedersen.

Peter Pedersen (v): Vi har i dag fått höra att transportarbetet på väg har ökat med 490 procent under perioden 1960–2006. Det är vida överlägset de andra transportslagen. Här får vi dock höra att de olika transportslagen inte konkurrerar med varandra utan är komplementära och så vidare. Det låter ju väldigt bra, men om vi samtidigt har ståndpunkten att vi – enligt Klimatberedningen – tror att vi vill öka transportarbetet på spår jämfört med på väg, kan vi då ha synsättet att det är ungefär lika bra var vi än transporterar det?

Om man inte tycker det, vad krävs det då för åtgärder om vi inte vill tillåta kilometerskatt? Jag tror också på den differentiering som har nämnts här tidigare. Hur ska vi förändra attityden om vi inte använder ekonomiska styrmedel? Hur kan man till exempel hävda att det är så extremt dyrt att transportera på väg när en så stor andel av det vi transporterar ändå sker på väg? Är det i så fall inte förhållandevis billigt att transportera på lastbil jämfört med till exempel godståg? Vad är alternativet?

Det känns som en något märklig analys att hela tiden hävda att det kostar för mycket. Alla här fattar att man inte kan dra ut virket från skogen med spår. Det tror jag att de flesta kan gå med på. Green Cargo pratar om att förlänga tågen till 750 meter, så får man 50 procent ökad lastkapacitet. Om man jämför och räknar 60–80 ton på lastbilssidan blir det ett betydligt högre procentantal. Är det så att säga till fördel? Är det verkligen neutralt ur konkurrenssynpunkt om vi vill öka spårtrafikens andel av godstransporterna?

Ordföranden: Eftersom du inte nämnde någon specifikt riktar jag mig först till Stig Wiklund, eftersom det pratades om träd som skulle ryckas upp. Det skulle inte ske med tåg utan med lastbil.

Stig Wiklund, Näringslivets transportråd: Det var en komplex frågeställning att sammanfatta i korta ordalag, men om man utgår ifrån valet av transportmedel är det inte så ofta ett val mellan antingen bil eller järnväg, utan de allra flesta transportkedjor består av bägge delarna. De kompletterar varandra på så sätt. Man åker bil till en terminalpunkt, järnväg vidare till hamn kanske och så vidare med fartyg. Det är alltså inte alltid så enkelt som att valet står mellan A och B.

Om transporterna är för billiga är det nog förmätet av mig att svara på. Vad man ska komma ihåg i sammanhanget när man pratar om olika skatter, kilometerskatter, CO₂-skatter och så vidare är dock att vi måste snegla lite grann utanför landets gränser och se hur situationen ser ut där. Vi vill ju inte äventyra konkurrenskraften för vår industri. Men är skattesatsen lika utanför våra gränser hos våra konkurrentländer har vi säkert inget problem med skattestyrning även inom Sverige.

Ordföranden: Det är klart att det inte bara handlar om kilometerskatt. Det finns en hel del andra saker i form av regler och beskattningar som man naturligtvis också i det sammanhanget måste ta i beaktande.

Karin Svensson Smith (mp): Vi pratade tidigare om samhällsekonomiska kalkyler, och Bo-Lennart Nelldal visade att utfallet när det gäller verkligheten kontra prognoserna hade underskattat efterfrågan på järnvägstransport. Det kan kanske inte vara helt oberoende av att nuvarande investeringar beräknades utifrån trafikprognoser som förutsatte att oljan kostade 24 dollar fatet och skulle göra det konstant fram till 2020. Jag tror inte att någon i dag tror att oljepriset går ned till 24 dollar fatet.

Skadekostnaden för koldioxid är fortfarande en krona och femtio öre – det är inte riktigt i enlighet med Sternrapportens rekommendationer för att uttrycka sig milt. Kalkylerna blir ju inte bättre än vad man stoppar in i dem. Stoppas man in fel värden är det inte så konstigt att sluteffekten blir fel.

Jag tänkte passa på att fråga Stora Enso om industrins konkurrenskraft. Ni påverkas ju också av växthuseffekten. Klimatgränsen i Sverige flyttas med 1 meter i timmen, och det innebär rimligen att ni har ett mindre antal dygn med frusen mark för att transportera ut skogsråvaran. Hur ser ni på diskussionen som förs nu om att sammanföra flyget och industrin i samma bubbla för utsläppsrätter? Hur tror ni att det påverkar er konkurrenskraft om ni ska ingå i samma utsläppssystem som flyget och kriga om rättigheter när det gäller att disponera koldioxiden?

Vi är intresserade av klimatåtgärder, men jag tror inte att någon här i salen har något egenintresse av att lägga ned skogsindustrin – vare sig vi eller någon annan.

En annan fråga: Vi har Cargo Net här. Vi har hört Green Cargos synpunkter på vad vi ska göra för att få klimatsmarta transporter, men jag skulle vilja veta om representanterna från Cargo Net har något önskemål till oss beslutsfattare.

Vad tycker ni att vi ska göra för att förbättra kombinationen av väg, järnväg och sjöfart?

Ordföranden: Vi börjar med Stig Wiklund och den specifika frågan om utsläppsrätterna och den bubbla som håller på att växa fram.

Stig Wiklund, Näringslivets transportråd: Självklart är vi angelägna om klimatet. Det trodde jag framgick av mina bilder, och det är naturligtvis därför som vi har varit i framkant av den här utvecklingen. Vi har, som jag sade, drivit de här miljöfrågorna sedan mitten av 90-talet, på grund av vårt starka beroende av goda växtmöjligheter för skogen som ju är grunden i vår industri. Därom råder ingen som helst tvekan.

Det är naturligtvis också därför vi redan har gjort väldigt mycket hos våra industrier exempelvis i de här frågorna. Vi ligger långt framme och har gjort väldigt mycket. Ett handelssystem har den effekten att tar man in nya aktörer som inte har gjort någonting är det naturligtvis mycket billigare för dem att vidta åtgärder än vad det är för oss i industrin som redan har gjort så mycket som det går.

Den kanske största effekten som vi ser av det här är dock risken för att det totalt sett driver upp energikostnaderna, framför allt elpriset. Det är väl den största oron vi har för handelssystemet, men generellt sett är vi annars positiva till det.

Ordföranden: Vill Hans Arborelius eller Kent Carlsson från Cargo Net lämna en kommentar? Det efterfrågades här.

Kent Carlsson, Cargo Net: Det är en sak som vi trycker ganska hårt på nu, och det gäller kombiterminalerna och den rikskombiterminalutredning som gjordes för några år sedan. Där känner jag att vi nu har ett osäkert läge. Vi har haft dialoger med Banverket som den sista månaden har vänt och nu säger att nja, vi är tveksamma om vi vill se kombiterminalerna som en del av infrastrukturen framöver. Man kanske ska låta marknadskrafterna råda och så kanske Banverket vill vara med och gå in med statsmedel på vissa terminaler och vissa beprövade projekt etcetera.

Jag kan ta ett exempel. Ni diskuterade Norge förut och trafiken på E6:an som är ganska stor. Det har förstås mycket att göra med att det är ett kort avstånd. Göteborg–Oslo är ett väldigt kort transportavstånd på bil. Bilen är snabbare än järnvägen i dag på grund av den infrastruktur vi har. Vi har också kostnaderna för noderna, det vill säga lyften i Göteborg och Oslo som helt klart påverkar prisbilden och lönsamheten för att vi ska kunna få över dessa transporter från bil till järnväg.

Kombiterminaler är alltså en sådan fråga som jag tycker att vi måste belysa ytterligare och se som en del av infrastrukturen.

Vice ordföranden: Tack för detta! Det är dags att avsluta den här intressanta förmiddagen. Det har varit väldigt givande, och vi har hört ett antal mycket intressanta föredrag. Ett stort tack till er och ett stort tack även till alla er andra som har hörsammat inbjudan från trafikutskottet. Vi får ju möjligheter till dialoger och informationsinhämtning under pauser och diskussioner, och även om ni inte håller något direkt anförande ska ni ha ett stort tack för detta! Jag tror också att det kommer att visa sig att vi behöver ha lite fler samtal efter dagens utfrågning. En del frågor känns kanske obesvarade.

Jag tycker att det har varit väldigt positiva anslag i att varje trafikslag vill och kan öka sin andel av transportarbetet. Samtidigt har det varit ett stort miljöperspektiv i den viljan, så det ser vi fram emot. Jag tror att vi faktiskt i vårt land kan ha stora förhoppningar på vår framtid ur ett transportperspektiv.

Som ni säkert känner till, och som även de som lyssnar på den här informationen i dag känner till, kommer vi att ha stor nytta av dagens information i den kommande infrastrukturpropositionen som läggs fram till hösten och som kommer att vara ett riktmärke för infrastrukturen fram till 2020. Det är alltså ett stort arbete som återstår, och vi har stor nytta av den här dagen i det arbetet.

Tusen tack ska ni ha! Vi ses säkert snart igen.

Bilder från utfrågningen

Bilder som visades av Jan Östlund, Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA), under hans presentation vid den offentliga utfrågningen om gods-transporter.



Marknadsandelar enligt aktörerna

30 % tåg enligt Banverket

80 % lastbil enligt Bil Sweden

95 % fartyg enligt Redareföreningen

205 % marknadsandelar sammanlagt

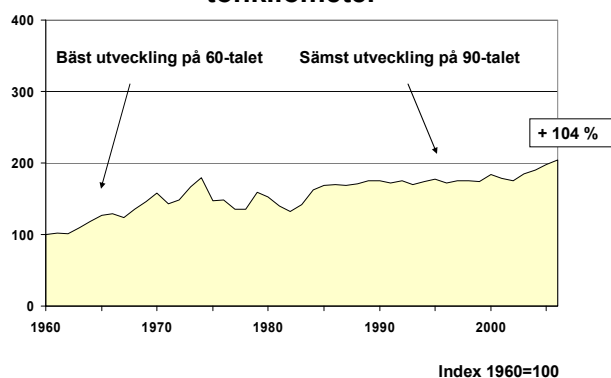
Tonkilometer / Transportarbete

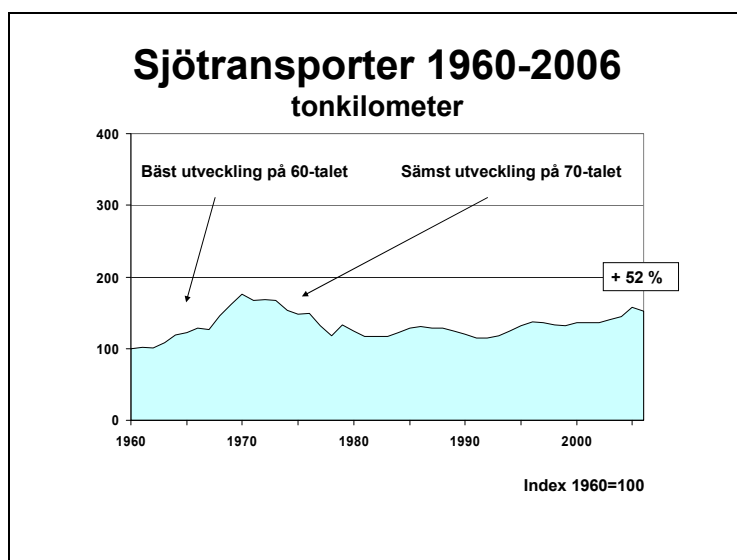
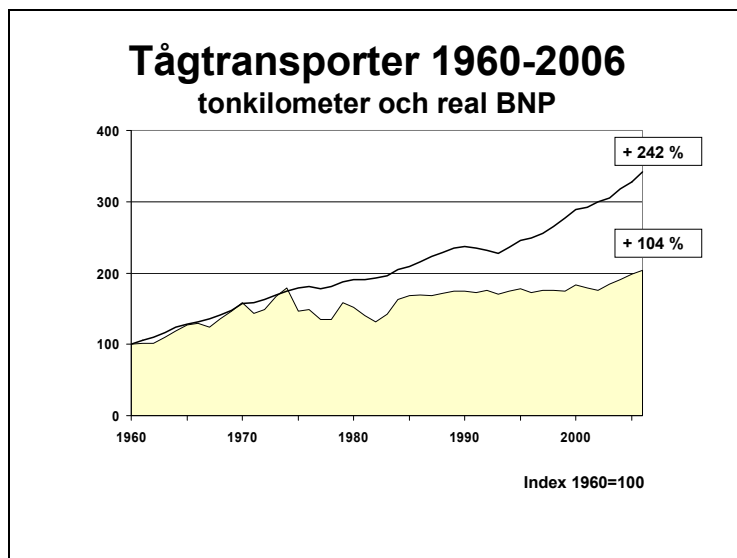
Transport av ett ton en kilometer

vikten i ton gånger *sträcka*n i kilometer

Möjliggör jämförelser mellan trafikslagen
(finns ännu inte för flygtransporter)

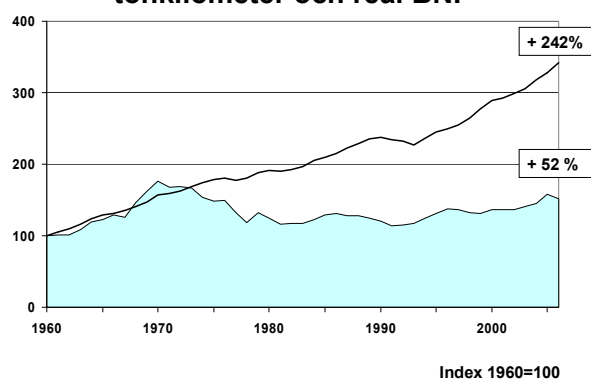
Tågtransporter 1960-2006 tonkilometer





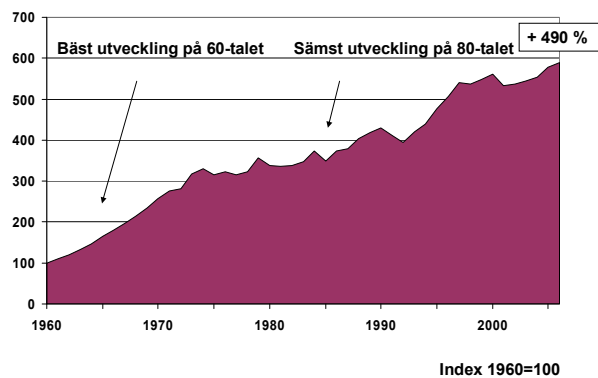
Sjötransporter 1960-2006

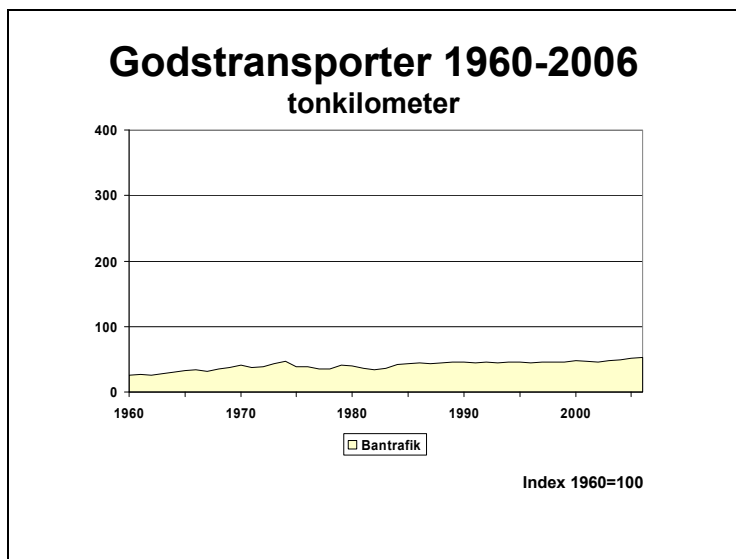
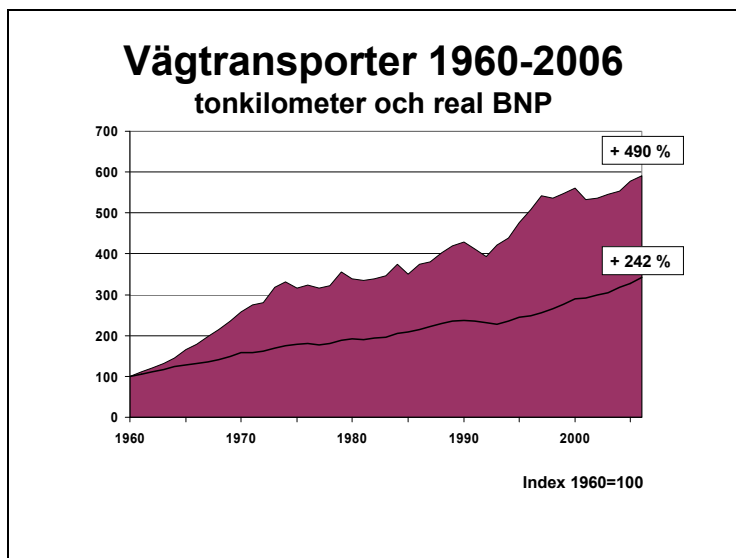
tonkilometer och real BNP

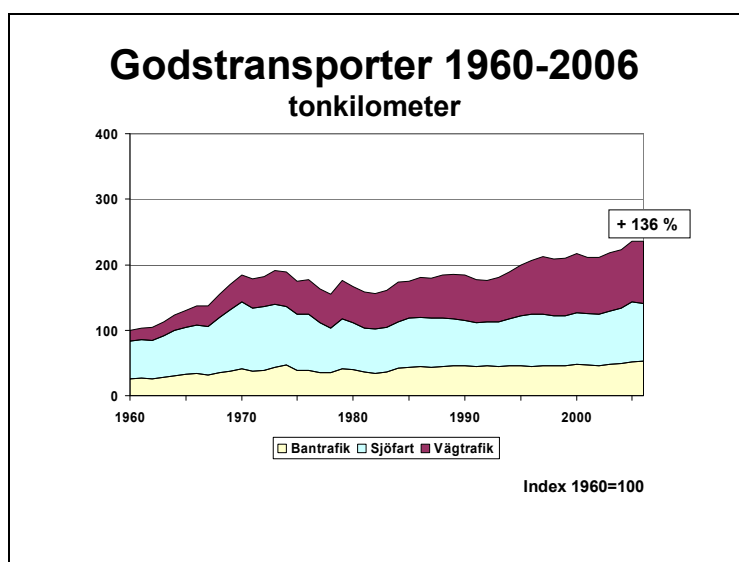
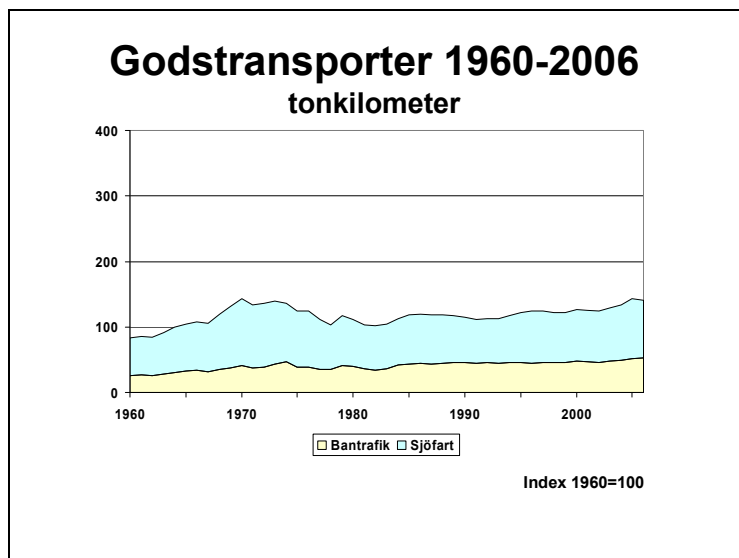


Vägtransporter 1960-2006

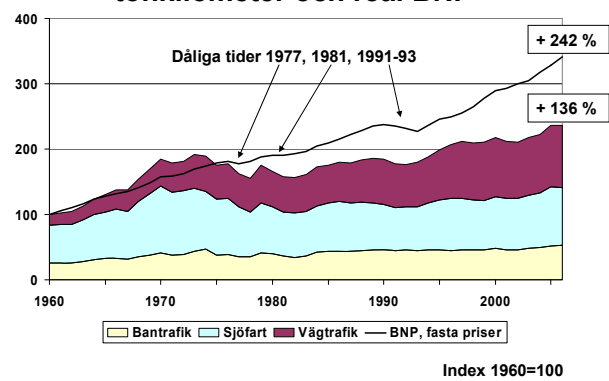
tonkilometer



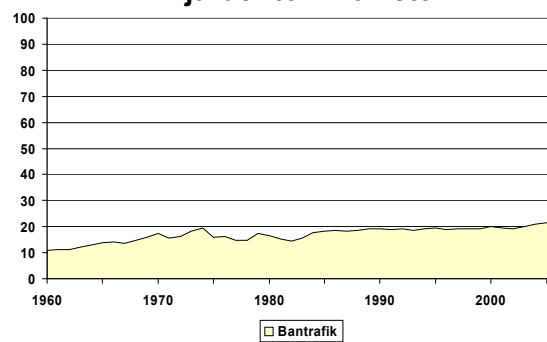




Godstransporter 1960-2006 tonkilometer och real BNP

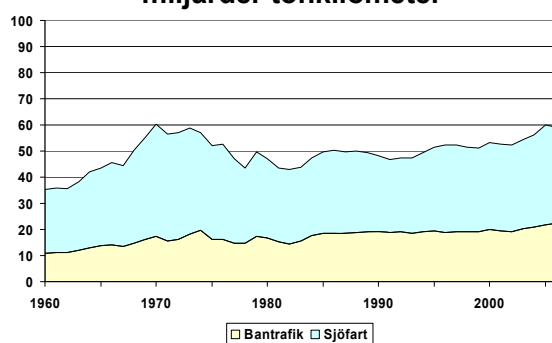


Godstransporter 1960-2006 miljarder tonkilometer



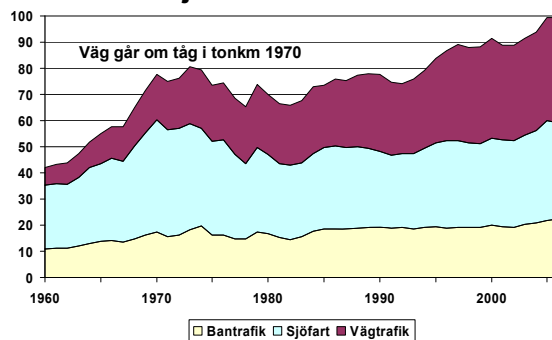
Godstransporter 1960-2006

miljarder tonkilometer



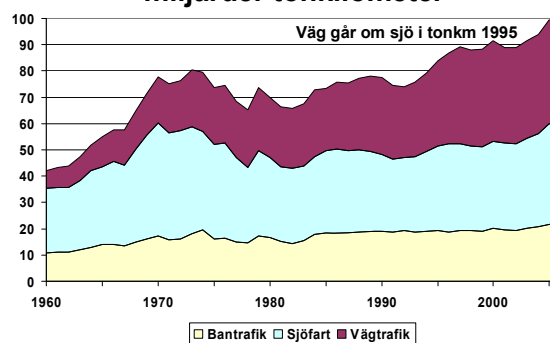
Godstransporter 1960-2006

miljarder tonkilometer



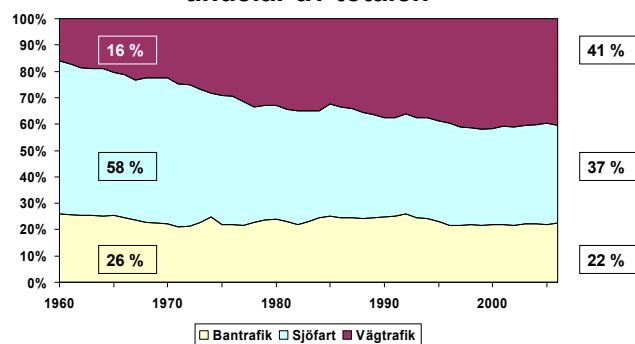
Godstransporter 1960-2006

miljarder tonkilometer

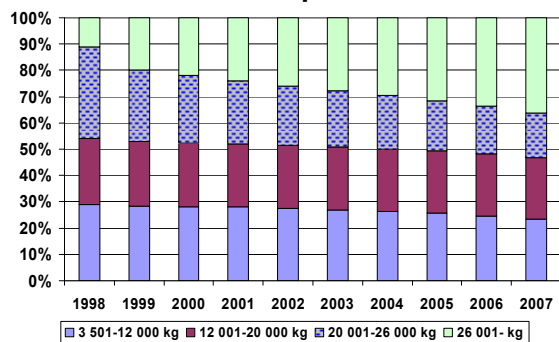


Godstransportarbete 1960-2006

andelar av totalen



Tunga lastbilar 1998-2007 fördelade på totalvikt



Slutsatser

- Cirka 40-40-20 andelar väg-sjö-tåg
- Godstransporterna ökar, men marknadsandelarna har knappt ändrats de senaste tio åren
- Utvecklingen påverkas av konjunkturer på kort sikt och av strukturer på lång sikt



Mer statistik och annan information:
www.sika-institute.se

Jan Östlund
063-14 00 22
jan.ostlund@sika-institute.se

Bilder som visades av Bo-Nelldal, Kungliga Tekniska högskolan (KTH), under hans presentation vid den offentliga utfrågningen om godstransporter.



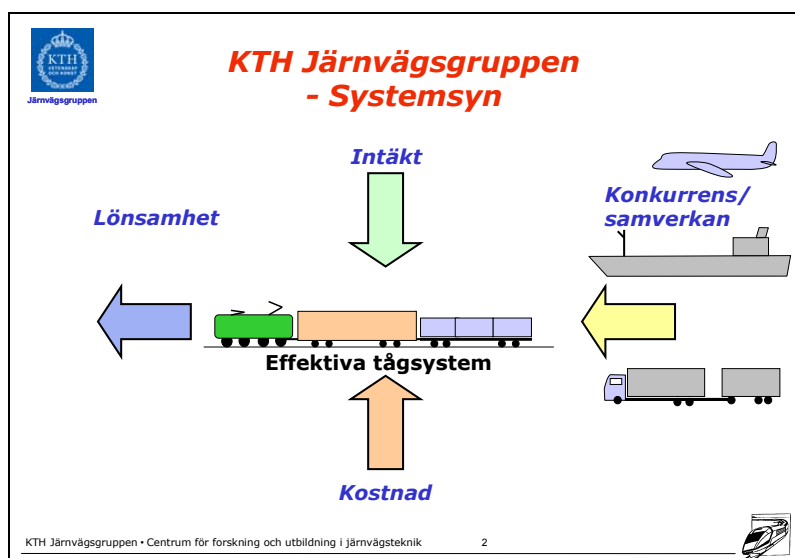
Utvecklingen av godstransporter i Sverige **Redovisning för trafikutskottet**

Bo-Lennart Nelldal
 Adj. professor
 Järnvägsgruppen KTH
 2008-06-10

KTH Järnvägsgruppen • Centrum för forskning och utbildning i järnvägsteknik

1







Godstransporter i Sverige – Nu och i framtiden

Frågor:

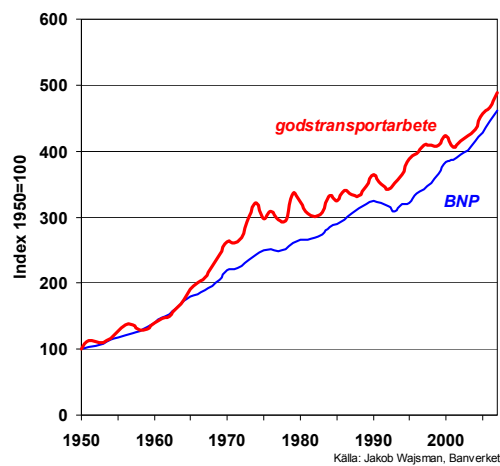
- Godstransportsystemets betydelse för tillväxten
- Godströmmar nu och i framtiden
- Åtgärder i infrastrukturen
- Ökad samverkan mellan transportmedlen
- Hur utveckla klimatsmarta logistiklösningar?
- Vem tar ansvar för en långsiktigt hållbar godstrafik?

KTH Järnvägsgruppen • Centrum för forskning och utbildning i järnvägsteknik

3

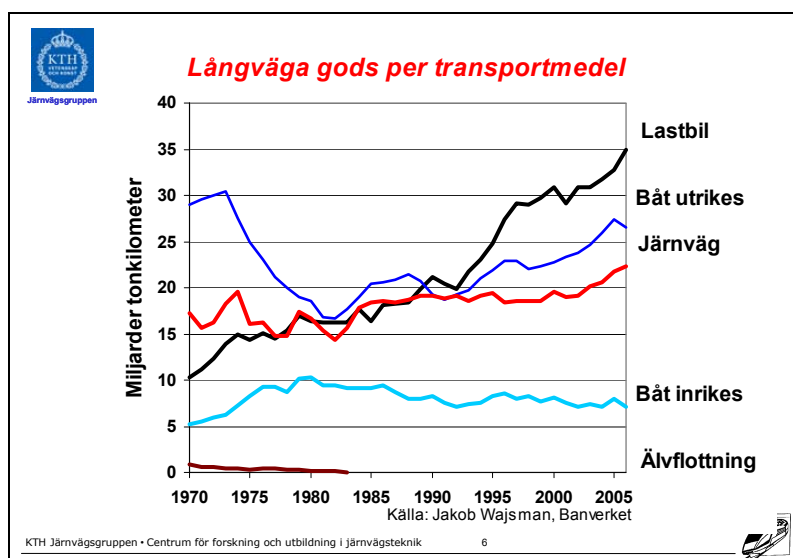
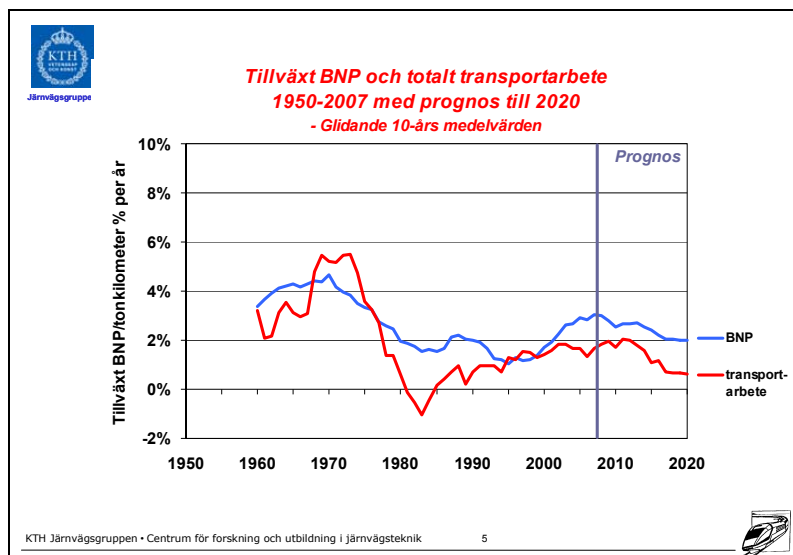


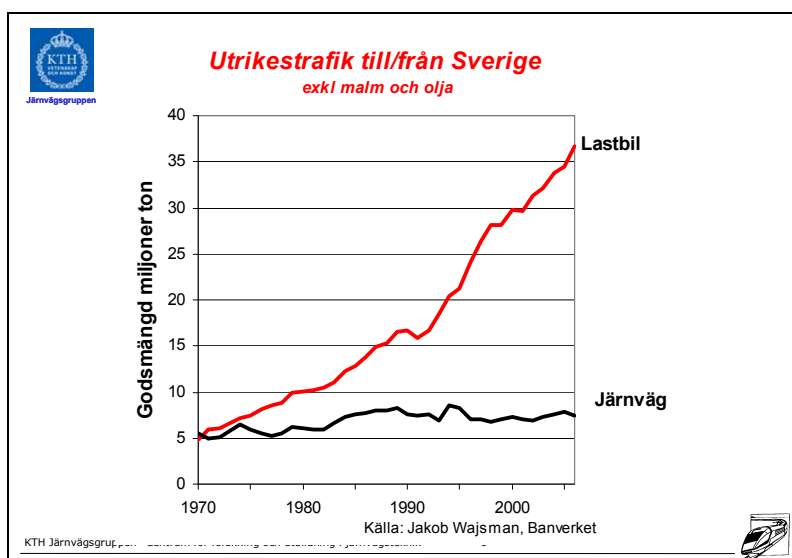
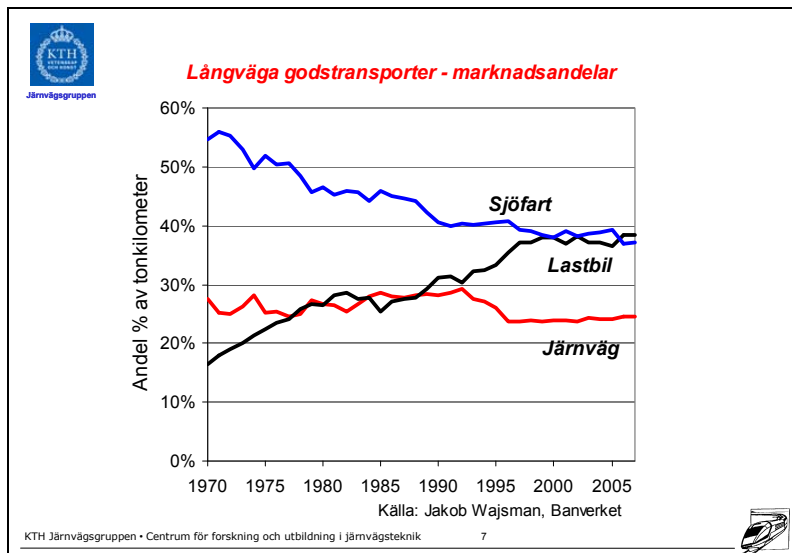
BNP och godstransportarbete 1950-2007

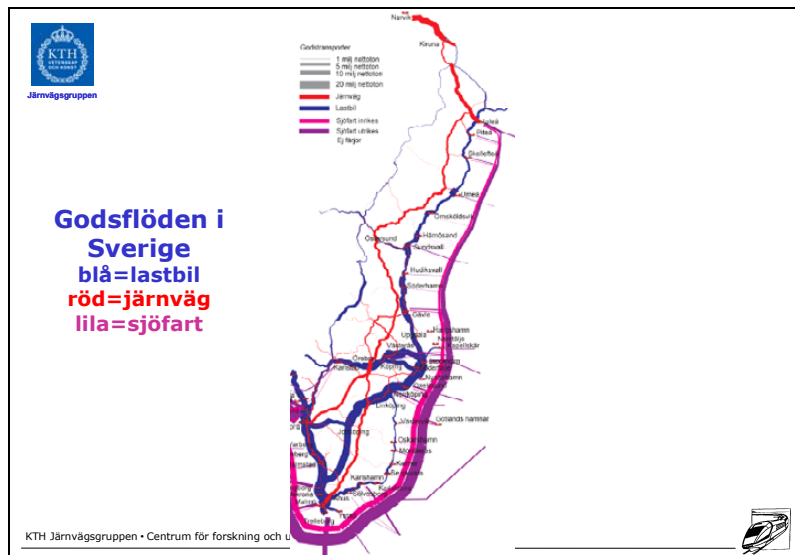


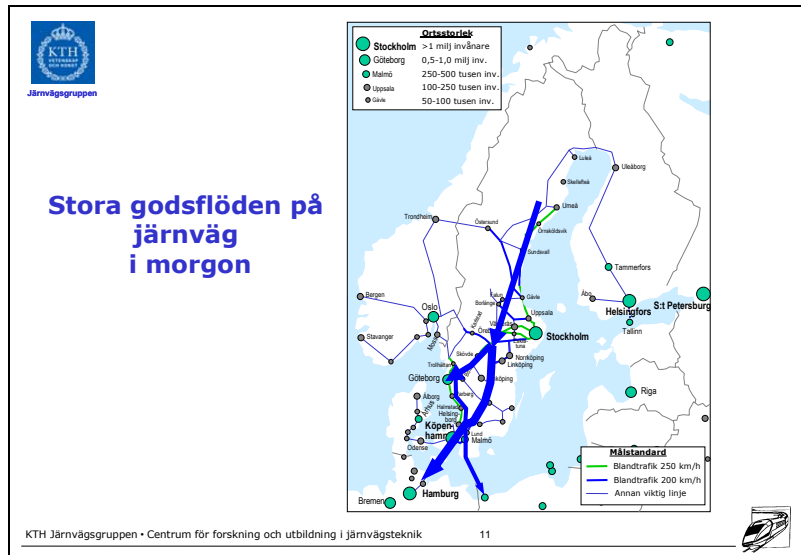
KTH Järnvägsgruppen











KTH
Järnvägsgruppen

Varför utveckla järnvägen?

- Effektiva järnvägstransporter är ett sätt att öka näringslivets konkurrenskraft
- Den stora ökningen av lastbilstrafiken är ett hot mot klimatet och medför fler olyckor och ökad trängsel
- Effektiv och attraktiv järnvägstrafik innebär mindre lastbilstrafik
- Kunderna efterfrågar alltmer miljöanpassade transportlösningar
- Utvecklingen av järnvägen är en del i ett långsiktigt hållbart samhälle

KTH Järnvägsgruppen • Centrum för forskning och utbildning i järnvägsteknik 12

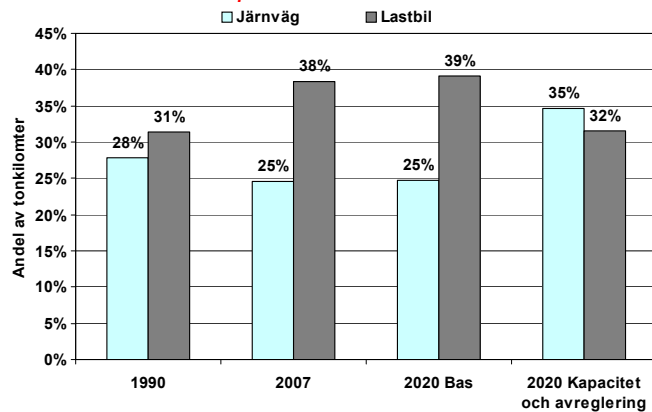
Kundkrav

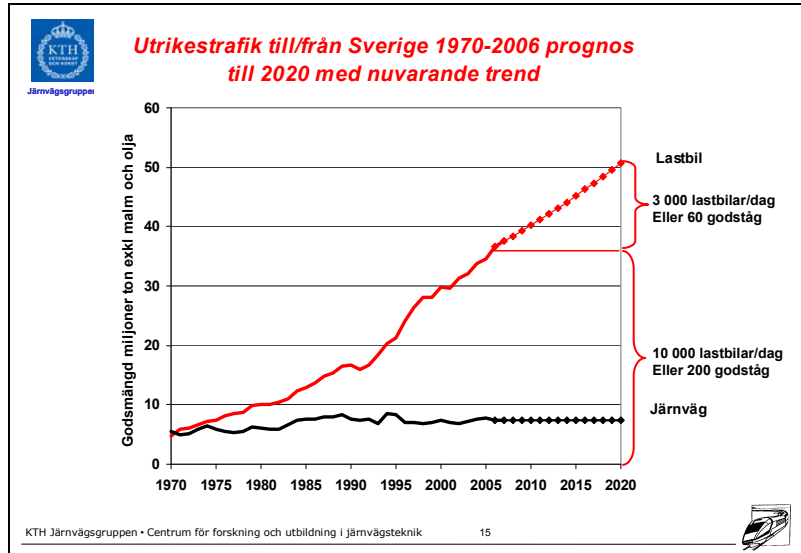
Miljö

- Kvalitet
- Kostnad



Järnvägens och lastbilens marknadsandel av långväga transportarbete 1900-2007-2020





Vad krävs för att utveckla internationella tågtransporter?

- Avregleringen måste genomföras i alla länder
- Banavgifter på samhällsekonomisk grund
- Alla byråkratiska hinder måste rivas
- Operatörerna måste investera i interoperabilitet
- Infrastrukturhållarna måste samarbeta för att åstadkomma ett Europeiskt godsnet

KTH Järnvägsgruppen • Centrum för forskning och utbildning i järnvägsteknik 16

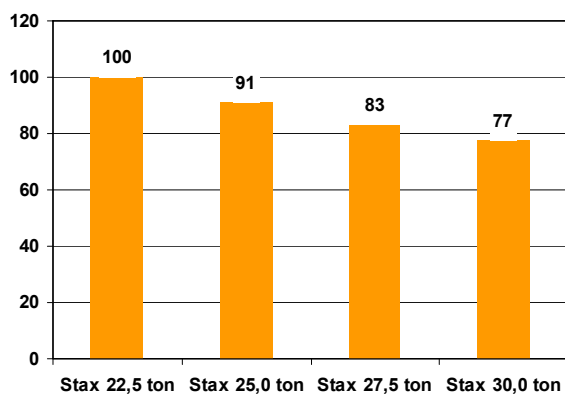


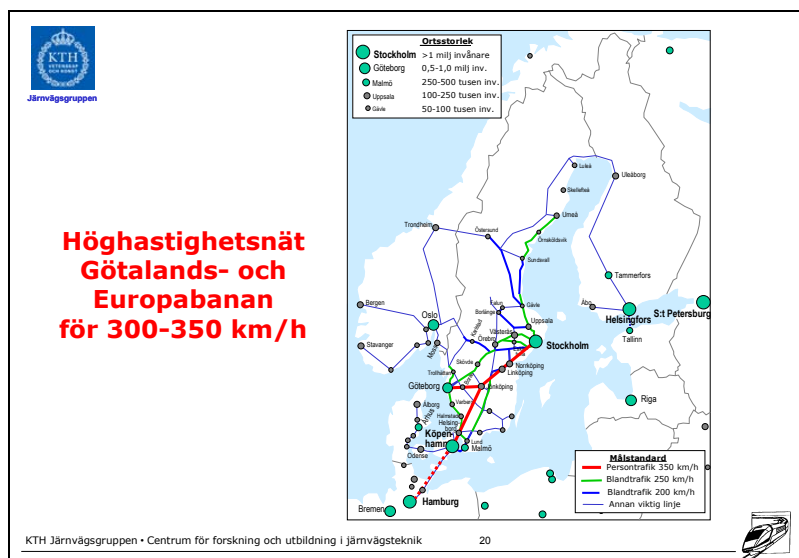
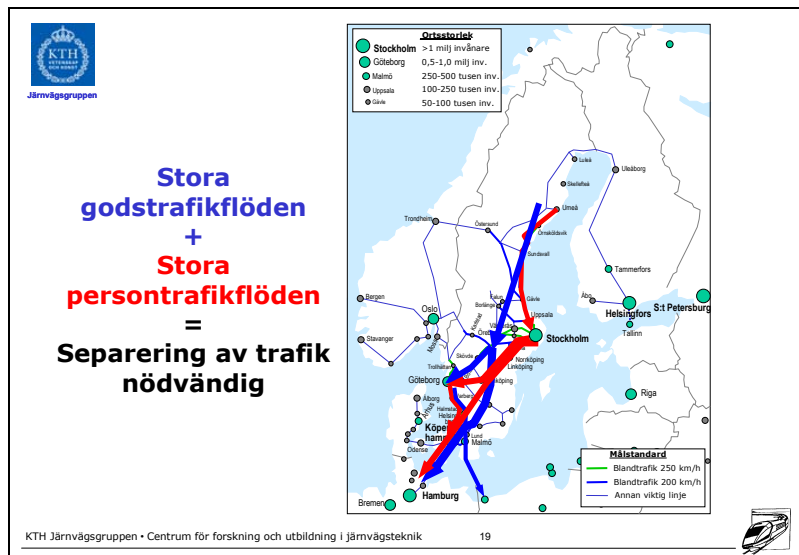
Investera i järnvägens infrastruktur

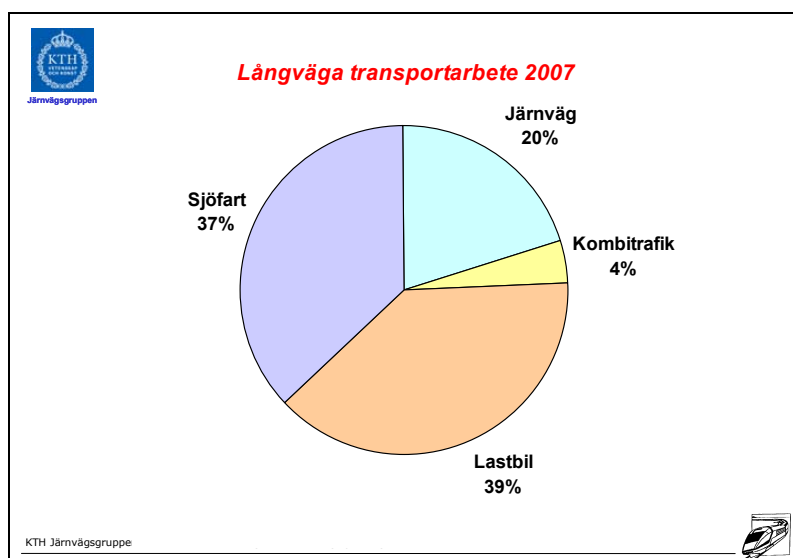
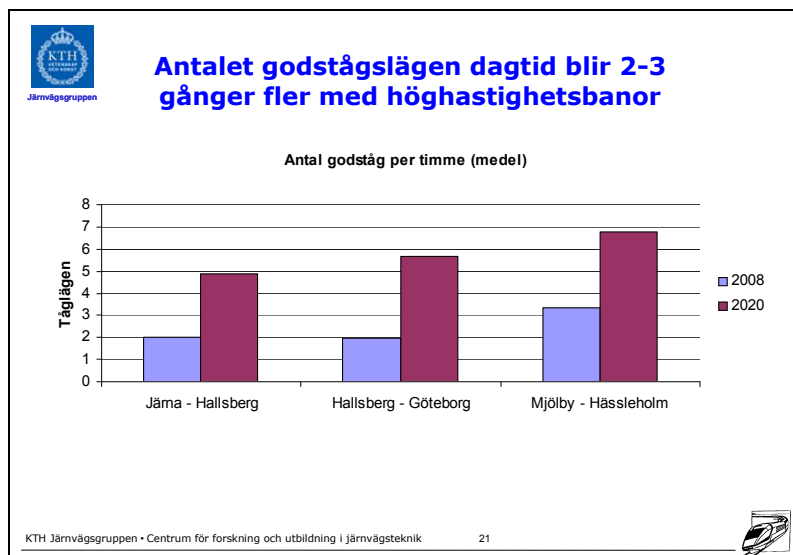
- Kapacitet
 - Fler spår
 - Mötesplatser och signalsystem
 - Tyngre och längre tåg
- Bärighet
 - Högre axellast
 - Större lastprofil
- Terminaler
 - Utveckla industrispår
 - Småskaliga kombiterminaler
 - Multimodala terminaler



Effekt av ökad axellast - Index transportkostnad









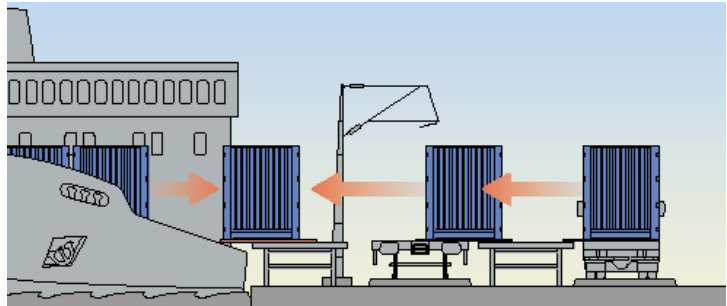
Vad krävs för att utveckla kombitrafiken?

- Några stora terminaler "Freight services centers" och många små "hållplatser" öppna för alla operatörer
- Utveckla terminaltekniken med helautomatisk horisontell överföring
- Ta vara på hamnarna som stora kombiterminaler
- Nästa generation lastbilsterminaler bör lokaliseras för maximal samverkan järnväg-lastbil-sjöfart
- Koppling tåg-flyg för snabba godstransporter



Autokombi

- Automatisk horisontell överföring av lastbärare



- Exempel: Det svenska CCT-systemet (CarConTrain)
- Kan överföra containers och växelfiak av olika längd och bredd
- Mellan transportmedel och till/från lager och insutrier
- Systemet kan göras helautomatiskt



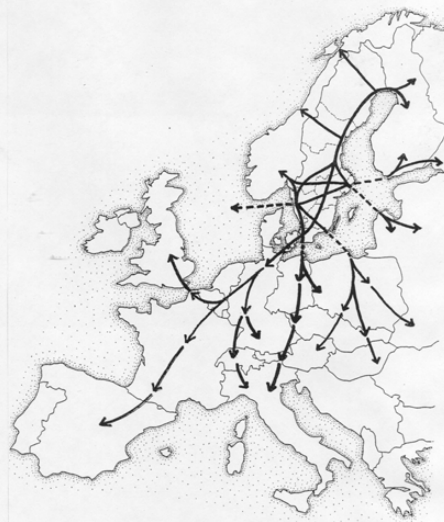


Vem gör vad för att åstadkomma hållbar godstrafik?

- Konsument: Välj miljövänliga varor och tjänster
- Producent: Producera och transportera energieffektivt
- Forskare: Kombinera långsiktig grundforskning med demonstrationsprojekt
- Kommuner och planerande organ:
 - Planera för samordnade transportlösningar
- Riksdag och regering:
 - Styr mot rätt håll med skatter och avgifter **nu**
 - Sätt upp klara regler och mål så alla vet vad som gäller
 - Investera i miljöanpassade transportsystem
 - Satsa på forskning och utveckling



Europa – framtida godskorridorer



Bilder som visades av Stig Wiklund, Näringslivets transportråd, under hans presentation vid den offentliga utfrågningen om godstransporter.



Hur planerar företag med stora transportbehov för framtiden?

Presentation för Riksdagens Trafikutskott 2008-06-10
Stig Wiklund Stora Enso Logistics



Sveriges största transportköpare?

Inkommande och avgående transporter från Stora Enso's svenska bruk (Kton)

	Inkommande	Utgående	Summa
Järnväg	3 013	2 609	5 622
Lastbil	18 957	2 401	21 358
Fartyg	70	2 511	2 581
Total	22 040	7 521	29 561

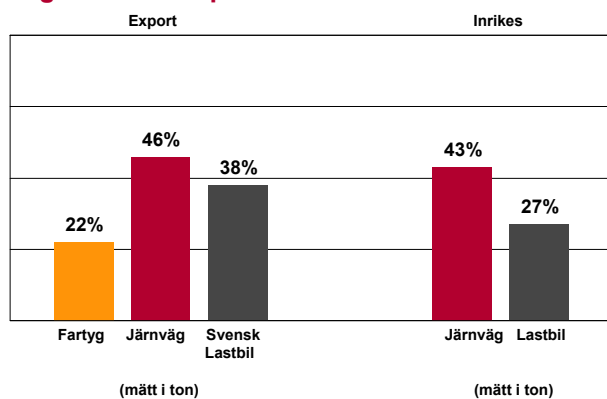


Transportkostnader utgör 10-15 % av varuvärdet på slutprodukt

Presentation för Riksdagens Trafikutskott 2008-06-10

2

Skogsindustrins andel av näringslivets transporter 2006*

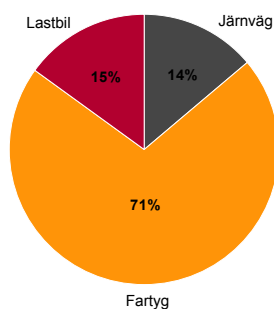


*exkl. järnmalm

Presentation för Riksdagen Trafikutskott 2008-06-10

3

Transportmedel vid export av massa och papper 2006



Totalt 13,9 miljoner ton

Presentation för Riksdagen Trafikutskott 2008-06-10

4

Trender i omvärlden

- Globalisering
 - Nya handelsmönster / Trafikbalanser
- Klimatfrågan
 - Klimatneurala transporter
 - Handel med utsläppsrätter
 - Skatter
- Olje- och energiprisutveckling
- Tillgänglighet / Tillförlitlighet i trafiksystemen
 - Trängsel på vägar och järnvägar
 - Vädretpåverkan
 - Förarbrist
- Ökande säkerhetskrav



Presentation for Riksdagen Trafikutskott 2008-06-10

5

Krav på transportsystemet



Presentation for Riksdagen Trafikutskott 2008-06-10

6

Skogsindustrin är transportintensiv

- Vi planerar för att uppnå:
 - Ökad kostnadseffektivitet i transporterna
 - Minskad klimatpåverkan från transporter



Effektivitet + Miljö = Sant

Presentation för Riksdagen Trafikutskott 2008-06-10

7

Skogsindustrins mål:

- Skogsindustrin ska fram till 2020 minska utsläppen av fossilt CO₂ från transporter med 20 procent.
 - Skogsindustrin ska utarbeta gemensamma hållbarhetskriterier vid upphandling av transporter till 2010.

Presentation för Riksdagen Trafikutskott 2008-06-10

8

Bättre utnyttjande av befintlig infrastruktur



- **Längre och tyngre Tåg**
 - STAX 30 ton
 - Tåglängd > 750 m
- **Åtgärda flaskhalsar i bannätet**

Presentation for Riksdagen Trafikskott 2008-06-10

9

Bättre utnyttjande av befintlig infrastruktur



- **Längre och tyngre lastbilar**
 - ”En trave till”
 - *European Modular System (EMS)*

Presentation for Riksdagen Trafikskott 2008-06-10

10

Skogsindustrin tar sitt ansvar.....



Tar staten sitt ansvar för infrastrukturen ?

Bilder som visades av Erica Kronhöffer, Green Cargo, under hennes presentation vid den offentliga utfrågningen godstransporter.



Miljöhänsyn rör sig snabbt från agitation till beslutsfattande i vardagen



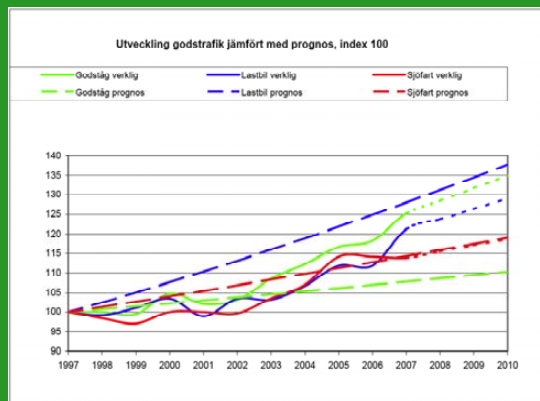
Effektiv grön logistik sparar

Människor

Miljö

Pengar

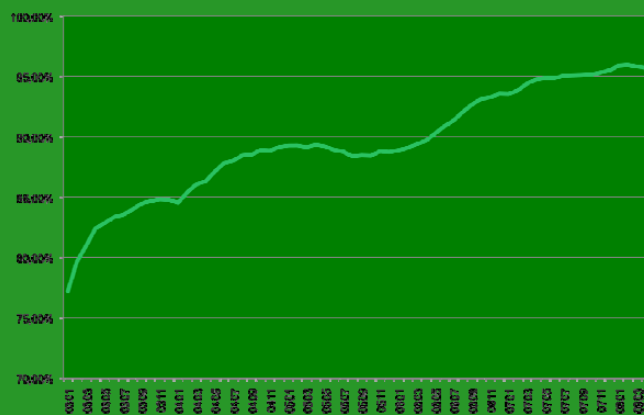
Intresset för klimatsmarta transporter har vänt trenden



Källa: Banverket 'Prognos och verklig utveckling

Punktligheten blir ständigt bättre

Green Cargo - levererad järnvägsvagn inom utlovad timme



De nya affärerna kommer inom handelssegmentet och är intermodala

Exempel:

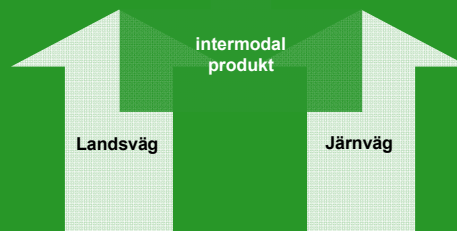
- Åhléns, konfektion
- Lindex, konfektion
- Bauhaus, byggmarknad
- ICA, drycker
- Team Sportia, sport- och fritid
- PrimeWine, vin- och spritdrycker

Med en intermodal lösning har ICA minskat koldioxidutsläppen med 3 000 ton koldioxid i sin dryckesdistribution! (motsvarar ca 4 500 lastbilstransporter)



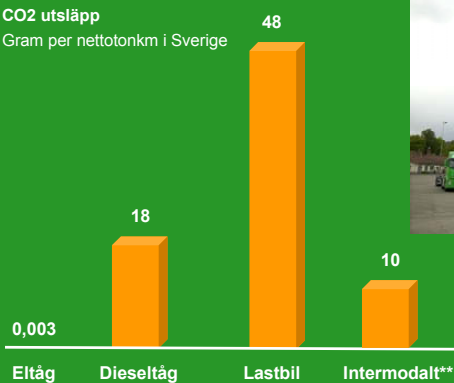
Integration järnväg och bil är nödvändig

Helhelhetslösning



Bättre miljöprestanda med intermodalt

CO2 utsläpp
Gram per nettotonkm i Sverige



* Tung lastbil m släp, 70 % fyllnadsgrad

** 80 % eltåg, 20 % lastbil

Redan fem procent mer av de långväga transportererna på järnväg ger miljövinster

- Ca 6 miljoner ton gods årligen
- Ca 200 000 lastbilstransporter bort
- Ca 6 000 nya tågavgångar
- Ger en minskning med över 130 000 ton koldioxid
 - Ett litet bidrag till klimatmålen 2020
- Det går att göra mer om man vill



För att kunna öka volymerna, måste infrastrukturen hänga med

Utveckla järnvägsnätet:

- Prioritera systemet inte delarna
- Fokusera på flaskhalsar
- Förbigångsspår speciellt kring storstäderna
- Elektrifiering av fler banavsnitt
- Längre tåg (750 m)
- Kombiterminaler på lika villkor som väg-väg
- Höghastighetsbanor som frigör kapacitet för godstransporter

Transportpropositionen måste bli en satsning för klimatsmarta transporter

- Investera ca 15 mdr/år 2010 – 2019 i stamnätet
- Bygg höghastighetsnät i tillägg till detta



Behov av ett finmaskigt terminalnät

- Kombiterminaler - en del av infrastrukturen
- Staten bör ta ett större ansvar för det strategiska nätet av rikskombiterminaler i nära samverkan med strategiska hamnar
- Centralt att det utvecklas konkurrensneutrala regelverk för alla operatörers tillgång till terminalkapacitet – jmf flygplatsernas kapacitetsfördelning
- Rikskombiterminaler räcker inte
 - Vi behöver många fler terminaler än idag
 - Bygg inga tempel det räcker med en grusad yta, en byggtutt och en truck!
 - Underlätta tillståndsgivning om så krävs



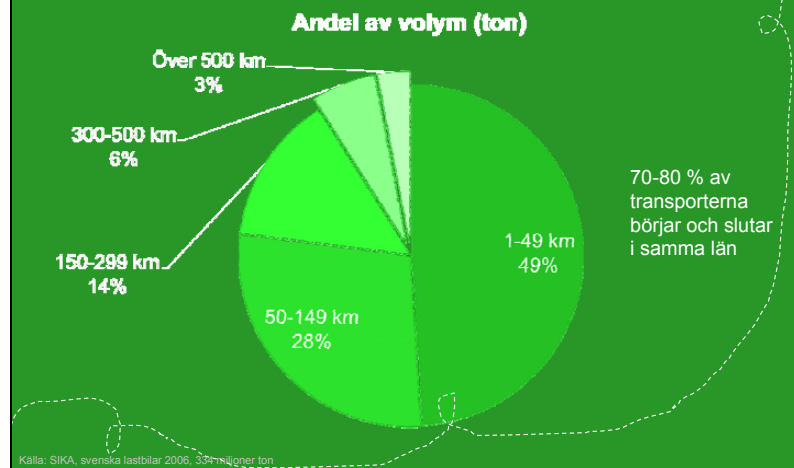
Kunderna tvekar - osäkerhet om kapaciteten för järnvägen

Ett exempel- biltransporter

- 110 000 bilar/år körs med tåg från Malmö till Norge, Norrköping och Sundbyberg
- Scandinavian Motortransport vill köra mer på järnväg men det är kapacitetsbrist på spåren i Skåne och i Stockholmsregionen

Men... kunden väntar med investering i nya vagnar till man kan få besked om investeringar i järnvägens infrastruktur

Lastbilen kör mest på korta sträckor



Bilder som visades av Lars Mårtensson, Volvo Lastvagnar under hans presentation vid den offentliga utfrågningen om godstransporter.





Svensk samling för klimatneutrala transporter

Samla aktörer under ett paraply med en gemensam vision.

- Skapa dialog med fokus på kunskap & möjligheter
- Gemensamma övergripande projekt så väl som klusterprojekt mellan enskilda aktörer.
- Långsiktigt hållbart tänkande men med fokus på att realisera det vi kan redan idag.

Tillsammans kan vi lösa en av vår tids stora utmaningar

Klimatneutrala godstransporter på väg

Samarbetet och parterna

Klimatneutrala Godstransporter på väg i Sverige

- Initiativ av Schenker 2006, presentation 2007
- Preem, största oljebolaget och drivmedelsproducenten
- Schenker, störst på vägtransporter
- Volvo Lastvagnar, största lastbilstillverkaren
- Vägverket, myndigheten för miljö i trafiken
- GMV, ett av Sveriges största centrum för miljöforskning

Klimatneutrala godstransporter på väg

Nya medlemmar 2008

Logistik och transport mässan maj 2008

- Ragn-Sells
- SCA Transforest
- Green Cargo
- Volvo Logistics
- Renova
- Sveriges Åkeriföretag
- Stora Enso Logistics
- Posten Logistik

Klimatneutrala godstransporter på väg

Godstransporter på gott och ont

Godstransporter på väg:

- en förutsättning för tillväxt
- står för 60 % av de totala godstransporterna i Sverige
- betydande källa till utsläpp av CO₂

Klimatneutrala godstransporter på väg

Effektivitet i alla led

Vi vill visa hur klimatpåverkan från de vägburna godstransporterna i Sverige kan reduceras genom:

- effektivare transporter
- effektivare bränsleproduktion
- effektivare fordon
- utökad användning av förnybara bränslen

Klimatneutrala godstransporter på väg

Vår vision

Godstransporterna på de svenska vägarna ska vara klimatneutrala.

Klimatneutrala godstransporter på väg

Möjligheter

- En halvering av klimatpåverkan från en typisk svensk fjärrtransport är möjlig mellan 2005 och 2025.
- De totala utsläppen av växthusgaser från den vägburna godstrafiken kan minskas med upp till 15 procent under samma period, trots att trafiken förväntas öka.
- Den historiska trenden att mer trafik per automatik leder till större utsläpp kan således brytas.

Klimatneutrala godstransporter på väg

Mål

Utsläppen från en typisk svensk fjärtransport på väg ska halveras redan till 2020 (jmf 2005).

Klimatneutrala godstransporter på väg

Vägen framåt

Effektivare transporter

- Optimerad användning av olika transportslag
- Bättre utnyttjande av befintlig lastkapacitet
- Sparsam körning

Klimatneutrala godstransporter på väg



Vägen framåt

Effektivare bränsleproduktion

- Bränsle med god total energieffektivitet.
- Bränsle med högt energiinnehåll.
- Framställning med låg energiförbrukning och låga utsläpp av CO₂.

Klimatneutrala godstransporter på väg



Vägen framåt

Effektivare fordon

- Fordon med lägre total bränsleförbrukning/högre energieffektivitet.
- Fortsatt potential för dieselmotorteknologin.
- Utveckling av ny teknik, t ex hybrider.

Klimatneutrala godstransporter på väg

Vägen framåt

Utökad användning av förnybara bränslen

- Begränsad tillgång – kräver resurseffektivitet från "well to wheel".
- Ökad låginblandning snabbaste sättet.
- Andra generationens förnybara bränslen efter 2015.

Klimatneutrala godstransporter på väg

För att lyckas krävs samarbete

Genom samarbete mellan företag, forskare och staten når vi snabbare samhällsekonomiska lösningar

- Kunskap om hela kedjan
- Ömsesidig förståelse
- Insikt om hinder och möjligheter
- Realiserat projekt

Klimatneutrala godstransporter på väg

Samarbetsprojekt

- **Långa fordon**
Volvo, Schenker, Vägverket
- **Sparsam körning**
Volvo, Vägverket, Schenker, Preem
- **Bioraffet**
Preem, Chalmers
- Gemensamma pilotprojekt i syfte att halvera klimatpåverkan från en typisk fjärrtransport 2020

Klimatneutrala godstransporter på väg

Vi måste vända trenden



Klimatneutrala godstransporter på väg

2004/05:RFR1	TRAFIKUTSKOTTET Transportforskning i en föränderlig värld
2004/05:RFR2	NÄRINGSUTSKOTTET Statens insatser för att stödja forskning och utveckling i små företag Rapport till riksdagens näringsutskott
2004/05:RFR3	KONSTITUTIONSUTSKOTTET Nationella minoriteter och minoritetsspråk
2004/05:RFR4	SKATTEUTSKOTTET Skatteutskottets offentliga seminarium om skattekonkurrensen den 15 mars 2005

2005/06:RFR1	JUSTITIEUTSKOTTET Brottskadeersättning och skadestånd på grund av brott. Undersökning av skillnader mellan beslutad brottsskadeersättning och av domstol sakprövat skadestånd
2005/06:RFR2	JUSTITIEUTSKOTTET Särskild företrädare för barn Uppföljning om tillämpningen av lagen (1999:997) om särskild företrädare för barn
2005/06:RFR3	MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET Förutsättningarna för småskalig livsmedelsproduktion – en uppföljning
2005/06:RFR4	KONSTITUTIONSUTSKOTTET Regeringsmakt och kontrollmakt. Offentligt seminarium tisdagen den 15 november 2005 anordnat av konstitutionsutskottet
2005/06:RFR5	KULTURUTSKOTTET Statsbidrag till teater och dans En uppföljning av pris- och löneomräkningens konsekvenser
2005/06:RFR6	UTRIKESUTSKOTTET Utrikesutskottets uppföljning av det multilaterala utvecklingssamarbetet
2005/06:RFR7	TRAFIKUTSKOTTET Sjöfartsskydd En uppföljning av genomförandet av systemet för skydd mot grova våldsbrott gentemot sjöfarten
2005/06:RFR8	UTRIKESUTSKOTTET Vår relation till den muslimska världen i EU:s grannskapsområde
2005/06:RFR9	NÄRINGSUTSKOTTET Näringsutskottets offentliga utfrågning om elmarknaden den 18 maj 2006

2006/07:RFR1	FINANSUTSKOTTET En utvärdering av den svenska penningpolitiken 1995–2005
2006/07:RFR2	UTRIKESUTSKOTTET OCH MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET Offentlig utfrågning den 12 december 2006 om en gas- ledning i Östersjön – fakta om projektet – internationell rätt – tillvägagångssätt vid tillståndsprövning
2006/07:RFR3	TRAFIKUTSKOTTET Trafikutskottets uppföljning av flyttning av fordon
2006/07:RFR4	TRAFIKUTSKOTTET Trafikutskottets offentliga utfrågning om trafiklösningar för Stockholmsregionen
2006/07:RFR5	MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET Offentlig utfrågning om förutsättningarna för att bedriva småskalig livsmedelsproduktion
2006/07:RFR6	KULTURUTSKOTTET Offentlig utfrågning på temat Var går gränsen för den konstnärliga friheten?
2006/07:RFR7	UTRIKESUTSKOTTET Sveriges deltagande i EU:s biståndspolitik
2006/07:RFR8	SKATTEUTSKOTTET Uppföljning av kvittningsregeln för nystartade företag
2006/07:RFR9	SOCIALUTSKOTTET Socialutskottets offentliga utfrågning på temat hiv/aids torsdagen den 15 februari 2007 (Omtryck, tidigare utgiven som 2006/07:URF4)

2007/08:RFR1	SKATTEUTSKOTTET Inventering av skatteforskare 2007
2007/08:RFR2	TRAFIKUTSKOTTET Offentlig-privat samverkan kring infrastruktur – en forskningsöversikt
2007/08:RFR3	MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET Uppföljning av de fiskepolitiska insatsernas resultat och konsekvenser för företag inom fiskeområdet
2007/08:RFR4	SOCIALUTSKOTTET Socialutskottets offentliga utfrågning på temat våld mot äldre, den 19 september 2007
2007/08:RFR5	TRAFIKUTSKOTTET Uppföljning av hur stormen Gudrun hanterats inom transport- och kommunikationsområdet
2007/08:RFR6	FÖRSVARsutskottet Utvärdering av 2004 års försvarspolitiska beslut
2007/08:RFR7	SKATTEUTSKOTTET Öppet seminarium om attityder till skatter

- 2007/08:RFR8 FÖRSVARsutskottet
Forskning och utveckling inom försvarsutskottets ansvarsområde
- 2007/08:RFR9 JUSTITIEUTskottet
Uppföljning av Kriminalvårdens behandlingsprogram för män som dömts för våld i nära relationer
- 2007/08:RFR10 TRAFIKUTskottet
Trafikutskottets offentliga utfrågningar hösten 2007 om trafikens infrastruktur
- 2007/08:RFR11 KONSTITUTIONsutskottet
Offentlig utfrågning den 22 november 2007 om tillstånd för digital marksänd tv
- 2007/08:RFR12 MILJÖ- OCH JORDBRUKsutskottet
Offentlig utfrågning om förutsättningarna för att låta transportsektorn omfattas av ett system med handel av utsläppsätter
- 2007/08:RFR13 SKATTEUTskottet
Skatteutskottets uppföljning av skogsbeskattningen
- 2007/08:RFR14 TRAFIKUTskottet
Förnybara drivmedels roll för att minska transportsektorns klimatpåverkan
- 2007/08:RFR15 SOCIALFÖRSÄKRINGSUTskottet
Äldreförsörjningsstödet i dagspressen 2002–2007
- 2007/08:RFR16 TRAFIKUTskottet
Anpassningen av trafikens infrastruktur när klimatet förändras
- 2007/08:RFR17 RIKSDAGENS UTskott
Riksdagens framtidsdag 2008 – konferensrapport
- 2007/08:RFR18 SOCIALUTskottet
Socialutskottets offentliga utfrågning på temat Tillgänglighet inom hälso- och sjukvården
- 2007/08:RFR19 FINANSUTskottet
Finansutskottets offentliga utfrågning Statlig arbetsgivarpolitik och jämställdhet
- 2007/08:RFR20 NÄRINGSUTskottet OCH KULTURUTskottet
Näringsutskottets och kulturutskottets offentliga utfrågning om upphovsrätt på Internet
- 2007/08:RFR21 TRAFIKUTskottet OCH FÖRSVARsutskottet
Trafikutskottets och försvarsutskottets offentliga utfrågning om IT-säkerhet
- 2007/08:RFR22 FÖRSVARsutskottet
Försvarsutskottets offentliga utfrågning om kärnvapen och radiologiska hot
- 2007/08:RFR23 KONSTITUTIONsutskottet
Utvärdering av det kommunala partistödet
- 2007/08:RFR24 KULTURUTskottet
Kulturutskottets offentliga utfrågning om de fem nationella minoriteternas kultur

2007/08:RFR25 FÖRSVARSKOTTET

Försvarskottets offentliga utfrågning om utvärdering
av 2004 års försvarspolitiska beslut