

Trafikutskottets offentliga utfrågning
den 29 mars 2012
om framtida godstransporter

ISSN 1653-0942
ISBN 978-91-86673-97-0
Riksdagstryckeriet, Stockholm, 2012

Förord

Det moderna samhället är beroende av väl fungerande godstransporter med höga krav på effektivitet, ekonomi och kvalitet. Samtidigt ställs allt högre krav på att godstransporterna ska minska utsläppen av i synnerhet växthusgas i takt med att klimatfrågan blir allt viktigare. Inför kommande riksdagsbeslut om utformningen av framtidens transportsystem har trafikutskottet bjudit in till en offentlig utfrågning den 29 mars 2012 om godstrafikens fortsatta utveckling för en hållbar tillväxt under rubriken *Hur bygger vi för framtidens godstransporter?* Vid utfrågningen medverkade följande personer:

- Inge Vierth, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)
- Stig Wiklund, Näringslivets Transportråd
- Erica Kronhoffer, Post Nord
- Gunnar Malm, Trafikverket
- Stefan Back, Transportgruppen
- Professor Kenth Lumsden, Chalmers tekniska högskola
- Professor Harry Frank, Mälardalens högskola.

Utskottet bedömer att vad som sades under utfrågningen är av så allmänt intresse att det bör göras tillgängligt för en vidare krets. Därför publiceras här en utskrift från utfrågningen.

Stockholm i juni 2012

Anders Ygeman
Trafikutskottets ordförande

Göran Nyström
Kanslichef

Innehållsförteckning

Förord	3
Program	5
Stenografisk utskrift från trafikutskottets offentliga utfrågning	6
Ordförande Anders Ygeman (S)	6
Inge Vierth, VTI	7
Stig Wiklund, Näringslivets Transportråd	10
Erica Kronhöffer, Post Nord	12
Gunnar Malm, Trafikverket	14
Stefan Back, Transportgruppen	17
Professor Kenth Lumsden, Chalmers tekniska högskola	20
Professor Harry Frank, Mälardalens högskola	23
Frågestund	26
Vice ordförande Jan-Evert Rådhström (M)	42
Bilaga – Presentationsmaterial	
1 Bilder som visades av Inge Vierth, VTI	44
2 Bilder som visades av Stig Wiklund, Näringslivets transportråd	51
3 Bilder som visades av Erica Kronhöffer, Post Nord	54
4 Bilder som visades av Gunnar Malm, Trafikverket	58
5 Bilder som visades av Stefan Back, Transportgruppen	65
6 Bilder som visades av Professor Kenth Lumsden, Chalmers tekniska högskola	73
7 Bilder som visades av Professor Harry Frank, Mälardalens högskola	83

Datum:	Torsdagen den 29 mars 2012
Tid:	09.00–12.00
Plats:	Andrakammarsalen (<i>Ingång från Riksplan</i>)
09.00	Inledning Trafikutskottets ordförande Anders Ygeman
09.05	Hur ser godstransportmarknaden ut och vilka trender är viktiga för den fortsatta utvecklingen? Inge Vierth, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)
09.20	Hur ska godstrafiken utformas för att främja basindustrins fortsatta utveckling? Stig Wiklund, Näringslivets transportråd
09.30	Hur kan godstrafiken förenas med en utveckling av klimatsmarta transporter? Erica Kronhöffer, Post Nord
09.40	Hur ska framtidens infrastruktur för godstransporter utformas? Gunnar Malm, Trafikverket
09.50	Vad innebär EU:s transportpolitik, med inslag som transeuropeiska nätverk och godskorridorer, för Sverige? Stefan Back, Transportgruppen
10.00	Hur effektiviseras godsets förflyttning från leverantör till slutkund? Prof. Kenth Lumsden, Chalmers tekniska högskola
10.10	Elektrifiering av tunga vägtransporter – vägen framåt? Prof. Harry Frank, Mälardalens högskola
10.45	Frågestund
11.55	Avslutning Trafikutskottets vice ordförande Jan-Evert Rådström

Stenografisk utskrift från trafikutskottets offentliga utfrågning den 29 mars 2012 om framtida godstransporter

Ordförande under utfrågningen var Anders Ygeman (S), och vice ordförande var Jan-Evert Rådström (M).

Ordföranden: Jag vill börja med att hälsa alla hjärtligt välkomna till denna utfrågning. Jag heter Anders Ygeman och är ordförande i riksdagens trafikutskott.

Infrastrukturen är själva blodomloppet i det moderna samhället. Genom att bygga ut och förfinas infrastrukturen kan vi växa som nation, skapa fler jobb och nya möjligheter. Om godset inte kommer fram i tid till industrin eller om färdiga varor inte kommer fram till väntande kunder riskeras arbetstillfällen, företags konkurrenskraft och utveckling i hela regioner.

Sverige är på många sätt ett unikt land när det gäller transporter. Få länder har så stor andel godstransporter på järnväg som Sverige. Samtidigt är få andra länder så beroende av lastbilstransporter som Sverige. Två tredjedelar av allt som produceras i Sverige exporteras. Om det inte finns ett effektivt transportsystem, med konkurrenskraftiga priser, är det inte bara ett hot mot exporten utan ett hot mot Sverige som nation. Fungerande transporter är just det blodomlopp som kan skapa nya arbetstillfällen och ny utveckling.

Samtidigt ser vi hur utsläppen av växthusgaser ökar, och de ökar mest i den tunga trafiken. Riksdagen har satt som mål att minska utsläppen med 40 procent, men utsläppen från den tunga trafiken har i stället ökat de senaste åren med uppemot 25 procent. Det säger sig självt att det behöver vidtas kraftfulla åtgärder för att kunna vända den utvecklingen.

Här i riksdagen diskuterar vi ofta de vardagliga och de aktuella frågorna, som frågan om utbyggnad eller inte utbyggnad. Det kan vara värt att tänka tillbaka på gamla riksdagsdebatter. Västra stambanan mellan Göteborg och Stockholm invigdes 1862. Den fick dubbelspår 1958, men i grunden är det – tyvärr – samma bana vi åker på i dag. När satsningen diskuterades i riksdagen, faktiskt i just denna sal, var den kraftigt ifrågasatt. Varför skulle vi åka så fort som 40 kilometer i timmen? Vi hade ju redan Göta kanal.

Den dåvarande finansministern Gripenstedt, för övrigt Anders Borgs favoritfinansminister, fick utstå hård kritik då satsningen på stambanorna kostade i storleksordningen två till tre gånger så mycket som alla statens intäkter. Stambanan var emellertid en framsynt satsning, gjord av framsynta politiker på 1800-talet. Man kan, om man vill, tänka tanken vad Sverige hade varit om vi inte haft de två stambanorna, hur det hade sett ut för exportindustrin och samarbetet mellan människor. Ännu i dag finns det de som hellre lappar och lagar gammal infrastruktur än är beredda att bygga en ny och fungerande sådan.

De senaste åren, inte minst de senaste vintrarna, har bristerna i järnvägstrafiken uppmärksamats. Nästan allt fokus har legat på persontrafiken, kanske med rätta. Det är många resenärer som stått frysande på perronger, och det har fått stor uppmärksamhet i medierna. Tyvärr har problemen med gods-transporter inte uppmärksamats i samma utsträckning. Kanske beror det på att godset inte protesterar i lika hög grad som resenärerna då det står frysande på en banvall.

Med denna hearing vill vi i trafikutskottet ge vårt ödmjuka bidrag till debatten om det svenska godstrafiksystemet. Välkomna hit!

(Applåder)

Inge Vierth, VTI: Tack för att jag får komma till denna hearing och hålla det inledande anförandet för publiken i dag. Jag ska ge en bakgrund till gods-transportmarknaden och visa på pågående trender. Jag kommer att ta upp vad som transporteras, hur det transporteras och hur transporterna kommer att utvecklas enligt prognoserna.

Marknaden är heterogen. Det är olika typer av produkter som transporteras med de olika trafikslagen. En stor del består av tungt bulk gods. Man brukar indela kakan i tolv delar; dessa framgår av bilden som visas på skärmen (se Bild 1.3 i bilagan). Det skulle se annorlunda ut om vi hade pengar. Då skulle färdiga produkter stå för mer än hälften.

Det är intressant att nästan hälften av transporterna går till och från utlandet eller passerar genom Sverige. Det finns en stor del som alltså inte är inhemska transporter.

Nästa bild som visas (Bild 1.4) anger olika trafikslag. Sverige har en ungefär dubbelt så hög andel järnvägstransporter som hela EU, detta oberoende av om man mäter i landbaserade transporter eller alla transporter. Enligt definitionen av transporter har Sverige inte några mindre vattenvägar och inte heller pipelines. Flyg ska jag inte säga så mycket om. I dag räknar vi tonkilometrar, som bilden visar, vilket dock är en ganska försumbar andel. Däremot går ungefär en tredjedel av exporten i värde med flygfrakt.

Hur används infrastrukturen? En mycket stor andel av huvudflödena går på ett begränsat antal stora stråk. Bilden (Bild 1.5) visar TEN-T-nätet, det trans-europeiska nätet för infrastruktur. Enligt våra beräkningar går drygt 40 procent av alla godstransporter på detta vägnät, som utgör ungefär 6 procent av hela det svenska vägnätet. När det gäller järnvägen går 88 procent av godset på ett nät som är ungefär 45 procent av det svenska järnvägsnätet. Koncentrationen är också hög när det gäller hamnar.

Allmänt kan man säga att det finns mycket gnäll om statistiken över gods-transporter, eller transporter över huvud taget. Jag tycker att Sverige i ett internationellt sammanhang inte har några dåliga statistikuppgifter över gods-transportmarknaden. Mycket av statistiken är EU-reglerad. Det gäller aggregerade uppgifter om ton och tonkilometer och fordonskilometer. När vi kommer ned till enstaka flöden från avsändare till mottagare, eller om vi

kommer ned på regional nivå eller vill veta något om fyllnadsgrad i olika fordon, då blir det mycket svårare. Den informationen finns inom företagen, men det finns sekretesskrav, och det finns en balansgång mellan att skydda uppgiftslämnarna och att ta fram ett detaljerat beslutsunderlag som behövs bland annat för att göra prognoser.

Jag har utvärderat hur väl de prognoser som gjorts stämmer. Den tjocka linjen som visas på bilden (Bild 1.6) är den faktiska utvecklingen för väg- och järnvägstransporter. De streckade linjerna visar de officiella prognoser som tagits fram vid olika tillfällen. Vi ser att det över lag inte är så dåligt, men man har svårt att prognostisera trender. Man brukar framskriva trender som varit bakåt i tiden. Man har till exempel inte prognostiserat den stora tillväxten av vägtransporter i början av 90-talet. När det sedan gått upp har man utgått från att det fortsätter. På järnvägssidan har man varit mer optimistisk än vad utvecklingen blivit. Det har länge legat kring 20 miljarder tonkilometer. När det stack i väg i början av 2000-talet var man inte så optimistisk längre.

Vi kan tydligt se hur stor betydelse konjunkturen har för utvecklingen av godstransporter både på väg och järnväg.

Hur som helst, alla prognoser tyder på att andelen och transportvolymerna kommer att öka framöver. Enligt EU:s prognoser kommer tonkilometrarna att totalt öka med 50 procent mellan 2010 och 2030, och andelen lastbilstransporter beräknas öka från 73 till 77 procent. Det innebär mer transporter men också mer negativa externa effekter i form av emissioner, olyckor i trafiken, slitage och annat.

Jag ska säga något om åtgärder man kan tänka sig framöver för att se till att näringslivet har de transporter som det behöver och för att minska de negativa externa effekterna och bidra till uppföljning av målen. Det är åtgärder som riktar sig mot fordonen och infrastrukturen, och sedan kan man säga något mer specifikt om miljö och energi.

En trend är att man använder större fordon inom alla trafikslag. Containerfartygen blir större och större och man använder större lastbilar. Poängen är att man vill utnyttja skalfördelar inom varje fordonsslag. Ett konkret exempel är projektet ”En trave till”, som skogsindustrierna genomfört. Där har man lyckats minska företagets transportkostnader med 20 procent. Man har också lyckats minska bränsleförbrukningen med upp till 20 procent och klimatpåverkan med lika mycket.

Det är viktigt att man utnyttjar skalfördelar för alla trafikslag. Det ska inte begränsas till vissa trafikslag. Jag är inblandad i ett projekt som är en fortsättning på ett projekt som man kan kalla 100 meter till eller 200 ton till och som handlar om längre och tyngre tåg för skogstransporter. Det här begränsas ju inte till skogstransporter utan gäller för alla transporter. På järnvägssidan är baktanken att man med hjälp av en annan trafikering och smärre utbyggnader av till exempel mötesspår, förbispår, kan framföra längre och tyngre tåg.

Låt mig nämna ytterligare en aspekt vad gäller järnvägen. Vi har tittat på förseningar för godstågen. Ganska slående är att det är lika vanligt att godstågen kommer för tidigt som att de kommer för sent. De samlade förseningsmi-

nuterna är nästan lika många som de minuter som tågen kommer för tidigt. Det tyder på att det finns mycket slack i tidtabellerna. Det finns tåglägen som är bokade men som inte utnyttjas. Där kan jag tänka mig att det borde finnas möjligheter att via prissättningen använda infrastrukturen mer effektivt, alltså på samma sätt som man gör på persontransportsidan där det finns olika priser för plats på tåget beroende på när man bokar.

Om vi går tillbaka till infrastrukturen kan man säga att utnyttjandet av skalfördelar kombinerat med en utveckling av ett transeuropeiskt järnvägsnät som är koncentrerat till ett fåtal stråk förstärker stråktänkandet. En liten motsättning är dock att många kommuner planerar logistikcentrum och kombiterminaler och utvecklar sina hamnar. Det finns en koncentration, men samtidigt finns det aktiviteter runt om i landet. Tendensen är nästan att varje kommun får sin kombiterminal. Det går inte riktigt ihop.

En aspekt av koncentrationen av stråk är att det ökar sårbarheten. Om alla tåg går samma sträcka eller om alla tåg rangeras i Hallsberg uppstår problem när det blir stopp. Det behövs alltså alternativ. De som inte åkte via Hallsberg då det en vinter stängdes i några dagar var alltså rätt ute.

Man borde således gå tillbaka till frågan hur de intermodala noderna och deras anslutning till den nationella infrastrukturen ska utvecklas. Det har gjorts utredningar, men som utvecklingen är tycker jag att det är värt att gå tillbaka till den frågan.

I projektet om längre och tyngre tåg och finansiering via Energimyndigheten, som är intresserad av energianvändningen, var en observation att man inte mäter elförbrukning konsekvent, varken för gods- eller persontåg. Det finns ingen eco-driving för tåg på motsvarande sätt som det är en självklarhet för lastbilar och fartyg. En konsekvent mätning av elförbrukningen är en förutsättning för att det ska skapas incitament att använda elen mer effektivt. Erfarenheter på Malmbanan visar att det finns potential att minska elförbrukningen med upp till 20 procent och därmed spara många miljoner kronor. Genom att använda ett it-system som utnyttjar topografin, utbildar lokförare och har kontakt med trafikledningen kan man minska antalet energikrävande stopp.

På lastbilssidan har de euroregleringar som reglerar utsläppen av luftföroreningar i form av motorer haft effekt. Man har mindre luftföroreningar per lastbilskilometer genom att man har en renare flotta. Den differentieringen har också använts för de kilometerskatter som tillämpas i Tyskland, Österrike, Schweiz, Tjeckien och Polen. Det har lett till effektiviseringar i de länderna men har samtidigt haft den effekten att åkerierna skickar de äldre lastbilarna till de länder som inte har kilometerskatt. Man påverkas av det som händer på EU-nivå och av politiken i andra länder.

En observation som två kolleger till mig gjorde i en studie om biogas och hur den används var att det finns många styrmedel för att använda biogas i transportsektorn, men de är begränsade till persontransporter. Det skulle finnas både möjligheter och stor potential att minska klimatpåverkan för

tunga transporter. Dessutom skulle infrastrukturkostnaden för distribution av biogas inte vara lika hög.

När det gäller sjöfarten händer det mycket. Sjöfarten ligger efter vad gäller miljökrav. År 2008 beslutade IMO om högre svavelkrav som ska gälla från 2015. De är högre inom Secaområdet, det vill säga Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen. Vi har gjort modellberäkningar som visar att om man minimerar kostnaderna har man incitament att flytta transporter från Östersjön till Nordsjön och till Norska havet och från sjö- till landtransporter, som ju inte är önskvärt ur ett infrastrukturperspektiv eller ur andra perspektiv som ger negativa effekter.

Det kommer högre krav även för kväve från 2016. Vad gäller klimatgaser förs diskussioner om att inkludera sjöfarten i EU:s system för handeln med utsläppsrätter. Dessa diskussioner pågår också inom IMO, men där har man inte kommit särskilt långt.

Halva tiden har nu gått och det finns behov att utveckla incitament för att komma fram med nya tekniska lösningar, och infrastruktur för dessa lösningar, så att sjötransporterna kommer i kapp de andra transporterna.

När det gäller likabehandlingsperspektivet betalar sjöfarten alla sina infrastrukturkostnader. Om man hade en lösning för sjöfart på samma sätt som för väg och järnväg skulle det kunna kompensera för en del av den merkostnad som uppstår i samband med utvecklingen och tillämpningen av ny teknik och för högre kostnad för bränsle.

(Applåder)

Ordföranden: Tack! Vi ska lämna över ord och bild till Stig Wiklund från Näringslivets Transportråd, välkommen!

Stig Wiklund, Näringslivets Transportråd: Herr ordförande! Jag vill tacka för att vi från Näringslivets Transportråd får möjlighet att komma hit och framföra våra synpunkter. Till vardags finns jag inom Stora Enso Logistics, men jag har också rollen som ordförande i Näringslivets Transportråd.

Näringslivets Transportråd försöker vara godskundernas röst i transportpolitiken, det vill säga vi företräder företag av vilka ni säkerligen känner igen de flesta. Det är ett 30-tal av de största företagen i Sverige och därmed de största transportköparna.

Jag tänkte inleda med ett citat – ni ser det på bilden som visas på skärmen (se Bild 2.3 i bilagan). Jag har använt det tidigare och det kan i detta sammanhang kanske vara som att slå in öppna dörrar. Ordföranden var inne på det i sitt inledande inlägg. Vikten av infrastrukturen kan inte nog betonas. Vi har inga bättre transporter än vad infrastrukturen tillåter oss att ha. Svenska företag har en avståndsnackdel i förhållande till sina konkurrentländer. Vi finns långt ute i marknadens periferi – med långa transportavstånd. Dessutom har vi, framför allt inom basnäringarna, varor med relativt lågt varuvärde, vilket gör att transportkostnaden utgör en stor del av den totala kostnaden.

Just därför är transporterna oerhört viktiga. Vi har, vill jag påstå, en infrastrukterskuld sedan tidigare i form av underlåtenheten att underhålla vår infrastruktur. Framför allt gäller det på järnvägssidan. Järnvägen har ju på senare tid stått mycket i fokus.

Den karta över Sverige som ni nu ser på skärmen (Bild 2.4) ger en bild av hur vi i dag upplever godstransporterna på järnväg. Vi har stora kapacitets- och kvalitetsbrister i infrastrukturen beroende på att den är gammal och dåligt underhållen; det är försyndelser som ligger ganska långt tillbaka i tiden. Det gör att den har en mycket låg tillförlitlighet, vilket märks mer och mer eftersom industrins leveranskedjor blir alltmer tidskrävande. Tidsfaktorn får större och större betydelse.

Vi har en oerhört låg tillförlitlighet med mycket förseningar i tågtrafiken. Det gäller inte bara persontrafiken, som de flesta kanske själva upplevt, utan i lika hög om inte högre grad godstrafiken. Infrastrukturen på järnväg klarar inte den efterfrågeökning som finns. Då menar jag inte bara de nya och nygamla gruvor som varit aktuella på senare tid, utan det gäller i lika hög grad sedan tidigare skogsindustrin där vi framför allt på råvarusidan skulle köra mer råvaror på järnväg om det bara fanns plats på spåren. Dessutom har vi ganska allvarliga flaskhalsar även på de stora viktiga godsstråken. De allra största flaskhalsarna har jag markerat på kartan över Sverige. Som det ser ut i dag är risken uppenbar att vi får leva med dessa flaskhalsar även efter 2021 när nuvarande plan går ut.

Som lök på laxen talas det dessutom om, till och med beslutas det om, att kraftigt höja de banavgifter som vi betalar för att nyttja infrastrukturen. Differentierade banavgifter tycker vi är helt okej, men att nu höja dem för en redan undermålig tjänst, att betala en högre avgift för någonting som förhoppningsvis, eventuellt, kommer att levereras efter 2020, tycker vi är näst intill barockt.

Trafikverket har, som alla känner till, genomfört en kapacitetsutredning. Från vårt håll tycker vi att det är en mycket bra utredning. Vi instämmer i stort sett till fullo i den analys som där görs. Däremot saknar vi investeringspotten för marknadsåtgärder. Vi tror att den skulle ge Trafikverket möjlighet att snabbare reagera på förändringar i transportbehoven, som vi vet uppkommer på ganska kort sikt. Vi tycker att beslutsunderlagen måste vara tydliga och beskriva samhällsnyttan av godstransporter. De samhällsekonomiska kalkyler som för närvarande tillämpas anser vi inte tar tillräckligt stor hänsyn till godstrafikens värde.

Dessutom menar vi att det behöver göras en samlad översyn av alla skatter och avgifter i samband med transporter så att man får en helhetsbild och kan se betydelsen av detta för industrins konkurrenskraft. Framför allt måste man nu fokusera på genomförandet. Vi har haft nog med utredningar. Det är hög tid att sätta spaden i jorden, tycker vi.

Det Sverige och svensk industri behöver är en infrastruktur för miljö, tillväxt och konkurrenskraft. Stråktänkandet måste vara centralt, alltså att vi ser infrastrukturen i form av stråk och noder. Vi måste prioritera flaskhalsarna

som jag nämnde, åtgärda dem innan vi går vidare med vad vi kan kalla prestigeprojekten. Som jag sade är det en uppenbar risk att vi, om vi inte gör någonting nu, kommer att få leva med flaskhalsarna även efter 2020.

Inge Vierth nämnde de längre och tyngre fordonen på väg och järnväg. Det tycker vi att vi ska fortsätta med. Det pågår prov, vi har tester och vi har fortfarande, uppfattar vi det som, politikens stöd för att göra det. Det vill vi även fortsatt ha. Vi tror att det är den största potentialen för att komma framåt och skapa mer kapacitet. Dessutom innebär långa fordon på både väg och järnväg verkligen en win-win-situation. Vi vinner i miljö, vi vinner i kapacitet på infrastrukturen och vi vinner i konkurrenskraft för industrin. Vi tycker att det är oerhört viktigt att vi får fortsätta med det och även utveckla det ytterligare.

Sist men inte minst har vi den aktuella frågan om svavelregler för sjöfarten. Det tycker vi är okej rent generellt. Naturligtvis måste sjöfarten på lång sikt anpassas till samhället i övrigt vad gäller svavelutsläpp. Vi måste emellertid ha regler som är konkurrensneutrala, som inte sätter norra Europa, Skandinavien, Norden i skamvrån i förhållande till konkurrentländer i Europa. Vi måste göra detta när tiden är mogen. I dagsläget finns inte teknik för att göra det. Det finns inte ens alternativa bränslen tillgängliga, och därför måste vi skjuta på det. Industrin är beredd att anpassa sig men tidigast från 2020.

(Applåder)

Ordföranden: Då ska vi lämna ord och bild till Erica Kronhöffer från Post Nord.

Erica Kronhöffer, Post Nord: Jag tackar så mycket för inbjudan och för att jag fått möjlighet att komma och berätta för er om hur Post Nord arbetar med att nå målet med klimatsmarta transporter. Jag är miljö- och kvalitetschef vid Post Nord, tillika ledamot i regeringens Logistikforum.

Låt mig först säga något kort om oss. Post Nord är, som de flesta här säkert känner till, sammanslagningen av svenska och danska Posten. I sommar fyller vi tre år. Vi har en omsättning på drygt 39 miljarder svenska kronor och ungefär 40 000 medarbetare. Vi tillhandahåller kommunikations- och logistiklösningar till, från och inom Norden. Varje arbetsvardag förmedlar vi ungefär 20 miljoner försändelser och 500 000 paket. Därtill kommer förstås ett stort antal pall.

Vi har som bekant den samhällsomfattande posttjänsten, vilket bland annat innebär övernattbefordran i hela landet. Det sammantaget ställer förstås krav på ett robust och tryggt transportsystem. Självklart är det av affärskritisk betydelse för oss men också av samhällskritisk betydelse.

Om vi sedan ser lite grann på miljöbelastningen från Post Nord's verksamhet (se Bild 3.3 i bilagan) kommer den absolut största delen av våra koldioxidutsläpp från våra vägtransporter. I dagsläget svarar vägtransporterna för 80

procent av våra totala koldioxidutsläpp, 5 procent kommer från flyg och färja, 2 procent från tjänsteresor och 13 procent från el och värme.

Vi har ett långsiktigt miljömål inom Post Nord, att vi ska minska koldioxidutsläppen i absoluta tal med 40 procent till 2020. Basåret är 2009; det var då sammanslagningen av svenska och danska Posten genomfördes. En viktig del i att nå miljömålet är att öka andelen järnvägstransporter. Sedan 2001 har man i den svenska delen av koncernen haft ett aktivt arbete med att flytta flygvolymerna till mark, företrädesvis till tåg men även till lastbilstransporter. I dag går 65 procent av de totala brevvolymererna i Sverige mellan brevsorterings-terminalerna på järnväg. Nu är vi precis i gång och bygger två nya stora terminaler. En ligger i Hallsberg och en kommer att ligga i Rosersberg. Båda dessa terminaler bygger vi med direkt anslutning till Stambanan för att möjliggöra ytterligare flöden på järnväg i framtiden. Det gäller både de brevvolymer som vi i dag flyger och konsoliderade flöden av brev och paket.

En annan viktig komponent för att nå målet är för oss att öka andelen fordon i vår fordonssflotta som kan gå på alternativa bränslen. Bilden på skärmen (Bild 3.5) visar exempel på fordon som vi har i dag. Vi har 4 087 elfordon för att vara exakt, vilket man kan vara så här i årsredovisningstider. Ungefär hälften av dem är clubcars, mer kända som golfbilar. En fjärdedel av de 4 087 är elcyklar och en fjärdedel elmopeder. Nu testar vi också normalstora elbilar. Att gå mot mer normalstora bilar är en nödvändighet för oss. Vi behöver bilar med större lastkapacitet än vad golfbilarna kan ta och naturligtvis med större räckvidd.

På den tunga fordonssidan testar vi också lite alternativa bränslen. Vi har två samarbeten med Volvo. Den nedre bilden visar en DME-lastbil, ett bränsle som kommer från restprodukter från skogsbruket och har väldigt goda miljöegenskaper. Den övre bilden – mer el, mindre diesel – visar, som antyds, en elhybridbil. Där testar vi två stycken, och dem kan man nu se i stadsmiljön i Stockholm.

Före kaffepausen kommer vi att få höra lite mer om elvägar. Det är en spännande teknik som vi absolut är intresserade av att följa. Det kan komma att bli ett alternativ till lastbilstransporter där järnvägen inte finns, ett komplement till järnvägen eller när en järnvägslösning inte är möjlig.

Ensam är inte stark, även om man är stor. Det här (Bild 3.6) är exempel på samarbeten som Post Nord är involverade i tillsammans med fordonstillverkare, bränsletillverkare, andra transportörer, transportköpare, myndigheter och politiker.

Bio-DME nämnde jag tidigare. Andra exempel är Kveg, Klimatneutrala godstransporter på väg, som förhoppningsvis nästan alla här känner till. Vi har Klimatsmart citydistribution, ett projekt i Göteborg. Jag kan också nämna Cevitas, ett EU-projekt som vi har i den danska delen av koncernen, i Ålborg, där vi testar andra generationens bränsle, ett bränsle som går på slakthusavfall. De har ju många grisar i Danmark, som bekant.

Jag ska kort säga några avslutande ord om Trafikverkets kapacitetsutredning. Precis som Stig tycker vi att det är ett gediget och bra utredningsarbete

som på ett bra sätt belyser både nuläget och brister i transportsystemet till 2025.

I vårt remissvar har vi valt att återkoppla till de rubriker som ni ser på bilden. Jag ska inte gå in på dem i detalj, men jag ska nämna några.

När det gäller identifierade kapacitetsbrister i vägnätet har vi valt att vara rätt specifika i vårt remissvar. Vi pekar på vägavsnitt mellan de för oss viktiga logistiska noderna Göteborg, Stockholm, Malmö, Jönköping, Örebro och Sundsvall. Motsvarande har vi för flyg och järnvägsnätet. Där hänvisar vi i huvudsak till vårt remissvar om järnvägsnätet som vi skrev i augusti när Trafikverket hade detta uppdrag.

Med tanke på att vi har verksamhet i hela Norden, som jag sade tidigare, och delar av norra Europa är naturligtvis gränsöverskridande transporter av stor vikt för oss. I vårt remissvar berör vi, som också Inge var inne på, frågan om harmonisering, av regler oavsett transportslag. Vi pratar lite grann om Fehmarn Bält-förbindelsen och vad den kommer att innebära i termer av ökade krav på den nuvarande fasta förbindelsen mellan Sverige och Danmark.

Vi har också ett avsnitt om citylogistik och ett avsnitt om drift, underhåll och investeringar.

Avslutningsvis ska jag säga några ord om finansiering, som vi också tar upp. Vi anser att investeringar i infrastrukturen i huvudsak är en statlig angelägenhet, även om vi ser nyttan av, förstår och är öppna för OPS-lösningar i vissa specifika fall.

Den som är intresserad av att läsa mer om vårt remissvar kan från i morgon göra det på vår externa hemsida postnord.com. Där är ni välkomna att gå in och läsa.

(Applåder)

Ordföranden: Tack så mycket! Gunnar Malm, Trafikverket – ord och bild är ditt!

Gunnar Malm, Trafikverket: Kapacitetsutredningen har nämnts, och vi är som sagt i slutfasen. Sista remissdag är i morgon.

Inledningsvis skriver Trafikverket i Kapacitetsutredningen om godstransporter att väl fungerande godstransporter är en nödvändighet och förutsättning för samhällets utveckling, regionernas konkurrenskraft och invånarnas villkor. Det är liksom vårt statement, och jag tror att vi alla delar den uppfattningen.

Kapacitetsbrister kan inte byggas bort är en viktig rubrik (se Bild 4.2 i bilagan). Det finns en övertro på att investeringar löser alla problem. Jag tror att vi måste se till att vi har ett annat fokus på det här fortsättningsvis.

Vi ser en kraftig förväntad trafikökning. Vi har hört 50 procent fram till 2030. Vi säger 60 procent fram till 2050.

Vi måste vårda det vi har på ett helt annat sätt, både väg- och järnvägssystemet, och inte bara lösa allting med nytt.

När det gäller samhällsekonomiskt motiverade investeringar har vi hört diskussionen, och vi delar uppfattningen att de samhällsekonomiska kalkylerna när det gäller godstransporter inte är tillräckligt väl utvecklade. Men jag kan ändå trösta den branschen med att andelen godstransporter trots allt är större än vad som motiveras av de samhällsekonomiska kalkylerna.

Vi har stora brister när det gäller järnväg och vägar i storstadsområdena och inte minst också funktionsbrister i bärigheten. Det gäller inte minst nu när gruvnäringen har fått ett uppsving i diskussionen om Bergslagen och liknande. Men det finns också potentialer i sjöfarten som vi behöver ta till vara på ett bättre sätt, men också på bussidan. Jag tycker att bussidan många gånger får ett oförtjänt rykte. Bussar är en bra lösning för trafik i glesbygd.

Det finns som sagt möjligheter i vårt befintliga system. Exempelvis kan successiv kapacitetstilldelning vara ett sätt att komma åt det slack som finns i systemet redan i dag, och det är något som vi diskuterar.

När det gäller andra och smartare lösningar, hur vi hanterar saker och ting, är vi positiva till de försök som har skett med tyngre och längre fordon, 90 ton och 30 meter, som vi från Trafikverkets sida har diskuterat och tagit upp i EU, gång och cykel, trängselskatt och differentierade banavgifter – vi tror att det behöver finnas mer i den här paletten – signalprioritering och liknande saker samt citylogistik.

Citylogistik låter så enkelt. När en distributionsbil går in i en stad är den full, när den åker ut är den tom. Detta är knepigt att hantera. Det finns också bilar som aldrig kan ha returlast, som sopbilar, tankbilar och liknande. Ibland tycker jag att debatten förenklas lite grann i de här delarna.

Jag vet inte om ni läste Dagens Industri i morse. Där konstaterar man redan nu den kraftiga utvecklingen mot Östeuropa. Det är klart att den kommer att ställa helt andra krav.

Vi ser kraftigt ökad import av röjvirke och trä, export av järnmalm och skrot, färdigvaruprodukter. Det kommer att skapa ett stort tryck på hamnar i södra Sverige men också på tillfarter till hamnarna i väg- och järnvägssystemet.

Vi ser också de trender som finns och som styr detta. En ökad koncentration av befolkning till storstäder, transport i container, specialisering av stor-driftsfördelar inom industrin, e-handel och självklart också fordonsutvecklingen påverkar förutsättningarna för tillväxt.

Här (Bild 4.6) ser vi de prognoser som vi jobbar med i Kapacitetsutredningen som visar på en kraftig utveckling. Det ställer helt klart väldigt stora krav. Det låter som att 2050 ligger väldigt långt fram i tiden, men det gör det inte när det gäller infrastrukturplanering.

En annan stor utmaning är transportsektorns situation när det gäller att nå klimatmålen. Om vi ska nå Sveriges mycket ambitiösa mål i förhållande till bland annat EU krävs det ett helt annat, transportsnålt samhälle. Beslutade åtgärder vid utgången av 2011 pekar åt ett annat håll än de mål som vi har (Bild 4.7). Det innebär kraftiga förändringar i transportsystemet om vi ska nå klimatmålet.

De brister som vi konstaterar sammanfattningsvis och övergripande gäller både väg- och järnvägskapacitet för att klara malmtransporterna. Det gäller Norrbotten, Bergslagen och Väst kustbanan söder om Hallandsås. Hur ska vi få ut effekten av Hallandsåstunneln? Det måste lösas så att vi verkligen får upp kapaciteten. Det är kapacitetsbrist på Ost kustbanan, inte minst för gods norrifrån och ned till södra Sverige. Det är också kapacitetsbrister i förhållande till vissa noder, exempelvis farleder. Hamnen är utbyggd i Trelleborg. Nu behövs det muddring för att kunna nyttja den. Det är kapacitetsbrist i Luleå och Härnösand. Det behövs elektrifiering ned till Gävle hamn för att klara kapacitetskraven. Vi har också de kända järnvägssträckorna, inte minst Hallsberg ned mot Göteborg och liknande. Och självklart känner alla som bor i Stockholm till de problem som finns när det gäller trängsel och liknande. Hur löser vi hela strukturen för distributionstrafiken i Stockholmsområdet?

Sex huvudstråk täcker 75 procent av de långväga transporterna, oavsett om vi mäter i vikt eller värde. Tio av de största hamnarna står för två tredjedelar av godsomsättningen över kaj. Det är därför som vi tycker att det är så viktigt att koncentrera oss på vilka hamnar som är de viktigaste och att bygga ihop dem med väg- och järnvägssystemen. Jag förstår kommunernas ambitioner här, men om vi ska ha ett fungerande transportsystem måste det ske en koncentration. Det här är också statistiskt över tid och beror på de demografiska förhållandena, råvarutillgångarna, var fabriken finns och självklart också var infrastrukturen finns. Det finns också praktiska vägar in och ut ur Sverige som styr hela den här delen.

Vi har lagt fast ett antal utvecklingsnivåer som självklart analyseras i den här remissomgången. Den första delen är självklart att avhjälpa alla de tydliga och större brister som vi har för att kunna behålla den funktion som systemet en gång är byggt för. Det handlar av naturliga skäl väldigt mycket om järnvägen men också en hel del om vägsidan. Också bärighetsfrågorna tas upp. Jag ska inte gå in på de enskilda delarna, för det leder för långt.

Hur kan vi utveckla den funktionella standarden på ett bättre sätt? Vi har också tagit upp de stråk som är viktiga för godstrafiken. Det är alltså ett ganska digert program som finns kring de här frågorna.

Ytterligare en fråga som tas upp är utvecklingen för att stärka funktionaliteten i hela godstransportsystemet.

Jag tror att det är ganska väl förankrat hos industrin, regioner och kommuner vad som är de mest prioriterade delarna, och många av de här sakerna ger väldigt snabb kapacitet.

Än en gång vill jag verkligen understryka behovet av att vårda det vi har. Vi måste sköta drift och underhåll av väg- och järnvägssystemen, behålla den funktionalitet som de en gång är byggda för. Om det sedan blir pengar över kan vi lägga dem på investeringar, absolut inte tvärtom.

Som sagt: Kapacitetsutredningen är i slutfas 1. Lena¹ sitter här och är orolig för alla remissvar som kommer in. Sista dag är i morgon, och vi ska lämna en slutrapport före den 30 april till regeringen.

(Applåder)

Ordföranden: Tack! Då lämnar jag ordet till Stefan Back från Transportgruppen.

Stefan Back, Transportgruppen: Tack så mycket för inbjudan! Jag heter Stefan Back och jobbar som chef för hållbar logistik på Transportgruppen som är en samarbetsorganisation för åtta bransch- och arbetsgivarförbund som jobbar i och kring transportsektorn. Vi har ett omfattande näringspolitiskt och transportpolitiskt arbete sedan lång tid, och jag liksom flera av talarna här är representerad i regeringens logistikforum.

Jag tänker i huvudsak berätta om tre saker. Det första är lite grann om förutsättningarna för godstransporter utifrån ett transport- och näringsperspektiv. Det andra är kort om EU:s transportpolitik på godstransportområdet. Det tredje är med anknytning till det projekt och det jobb som vi gör inom begreppet gröna korridorer.

Det som ni ser på bilden (se Bild 5.3 i bilagan) kallar jag för min minneslista. Den får man tjata om ibland, därför att det är väldigt lätt att man hamnar i detaljdiskussioner och lite grann glömmar vad det är vi egentligen pratar om.

Att samhället behöver handel och förflyttningar är alla överens om. Att handeln genererar godstransporter är också alla överens om. Å andra sidan tror jag att begreppet godstransporter har betydligt sämre klang än handel när man frågar folk på gatan.

Den tredje punkten, godstransporter genererar trafikflöden, är mycket det som är diskussionen, för då är inte alla riktigt med på vagnen längre utan tycker att det här är något som är besvärligt. Dessutom har vi faktiskt problem med utsläpp och negativ påverkan från godstrafiken.

Detta är tre viktiga punkter.

Den fjärde punkten är att godstransporter så ofta hänger ihop i långa internationella kedjor, vilket man måste ha med sig när man ska utforma politiken. Det är inte så lätt att i enskilda länder fatta beslut som går på tvärs med vad som händer runt omkring.

De här bilderna (Bild 5.4) är ganska nya och hämtade från en studie som har gjorts av en firma som brukar bedöma konkurrenskraft hos branscher och företag.

¹ Lena Erixon, Trafikverket

Skalan nedtill visar hur mycket kapital man sätter in i verksamheten. Den vertikala skalan visar hur mycket personal man sätter in i verksamheten. Om man då har en stor verksamhet och omsättning och samtidigt ligger någonstans ned mot origo är man extremt lönsam och konkurrenskraftig.

På bilden till vänster har vi satt transportnäringen i förhållande till de branscher som vi har att serva, till exempel tillverkningsindustri, bygg- och parti-handel samt skogsindustri. Vad vi kan se är att transportnäringen har lite sämre konkurrensförutsättningar än de branscher som vi kör åt. Vi kör ju inte runt grejer för syns skull, utan det är någon som ska ha dem transporterade.

Till höger ser ni en bild som visar att om man delar upp transportbranschen har järnväg, flyg och sjöfart betydligt sämre konkurrenskraft än till exempel landsvägstransporter. Det ger också förutsättningarna för hur olika styrmedel utformas och hur de slår igenom. Det som jag vill säga med den här bilden är att när man diskuterar saker som har att göra med godstransporter och styrmedel måste man verkligen se till att man når dem som kan påverka transportsystemet. Ibland beror det väldigt mycket på branschsituationen vilka effekter som även små förändringar kan få.

Den här bilden (Bild 5.5) visar detta med EU och Europa. Vi har redan sett flera bilder på hur oerhört dominerande de stora godsstråken är för svenskt näringsliv och industri. Det är oerhört viktigt att vi kan komma till våra marknader och få import också från Fjärran Östern. Därför är EU en väldigt intressant diskussionspartner i de här sammanhangen.

Den här bilden visar vägnätet och alla utbyggnader som är beslutade till 2030. De röda punkterna visar var det kommer att vara överbelastade vägnät. Till den som tror att det här bara gäller vägsidan kan jag säga att det finns exakt likadana bilder för järnvägsnätet.

Vi kommer att ha ett stort problem. Precis som Gunnar Malm sade är det oerhört viktigt att vi i Sverige utnyttjar infrastrukturen bättre än vad vi gör i dag. Vi kommer inte att kunna bygga bort kapacitetsproblemen.

En väldigt kort sammanfattning – det här är ju nästan en hearing i sig – av EU:s transportpolitik utifrån mitt perspektiv på godstransportområdet är att det kokar ned till tre övergripande mål på näringslivsområdet: ökad konkurrenskraft för europeiskt näringsliv, ökad energisäkerhet och minskad klimatpåverkan. Dessa tre mål går igen i mycket av det som kommissionen och EU jobbar med. Och det gör de även på transportområdet.

Det lades fram en vitbok förra året. Det som jag tycker är det centrala där är målet att få ned klimatgaserna från transporter med 60 procent till 2050 och att bryta fossilberoendet men utan minskad mobilitet. Den kombinationen innebär en arbetsuppgift som är ganska jobbig. Det innebär att man måste jobba brett, och det gör man också. Fordon, bränslen, infrastruktur, marknader, styrmedel, logistik och stads- och citylogistik, som vi pratade om tidigare, är alla med i EU-kommissionens arbetsplan.

Under förra året kom som en del i helheten nya riktlinjer för de transeuropeiska nätverken. Där lanseras stamnätet Core network. Fokuseringen där ska vara på just flaskhalsar och europeiskt mervärde i de projekt som man lägger

pengar på. Men man pratar också om en lite ny syn på infrastrukturen, näringslivssamverkan om hur man utnyttjar det här nätet, breddning av åtgärder i form av energi, ITS, informationsteknologi, logistikupplägg och innovativa lösningar. Dessutom har man föreslagit en ny pott som är öronmärkt för just transportsektorns nät. Detta ger en bild av vad vi har att arbeta med från svensk sida.

Då kommer vi till det som kallas för gröna korridorer, som ursprungligen är ett EU-initiativ från 2007. Det handlar om långväga godstransporter, sam-modalitet, terminaler, innovation, miljövänlighet och alternativa bränslen. Det mesta av tänkandet bakom förslaget 2007 är nu integrerat i riktlinjerna för de transeuropeiska nätverken. Där finns mycket av samma tänk med, korridor-tänket.

Vi har i Logistikforum jobbat sedan 2008 med ett grönt korridor-projekt från svensk horisont. Sedan 2010 har vi ett treårigt projekt, ett samarbete mellan Trafikverket, Vinnova och Sjöfartsverket som bildar ett sekretariat, och Logistikforum med representanter från näringslivet, Transportgruppen och Näringslivets Transportråd. Det vi gör är att vi bevakar och initierar utvecklingen av helt nya, effektiva och långsiktigt hållbara transportlösningar. Vi ska etablera minst en grön korridor till och från Norden, och vi vill samla och sprida information om detta.

Vi vet att kommissionen är mycket positiv till det vi gör i Sverige. Man ser det som en del av sin egen policyutveckling och är mycket stöttande i det arbete vi gör.

Man kan undra vad en grön korridor är. Ja, det här är de definitioner som vi har jobbat med sedan 2008 (Bild 5.9): hållbara logistiklösningar med dokumenterat minskad miljö- och klimatpåverkan, hög säkerhet, hög kvalitet och effektivitet. Det ska vara integrerade logistikupplägg och optimal utjämning av trafikslagen. Det handlar, som ni själva ser, om en koncentration av nationell och internationell godstrafik på långa transportsträckor och om omlastningspunkter. Inte minst är det en plattform för utveckling och demonstration av innovativa logistiklösningar.

Vi brukar visa den här bilden med en triangel (Bild 5.10). Själva korridorerna, infrastrukturen, länkar och noder är en punkt och transporttekniken en annan. Den tredje punkten är transport- och logistiklösningarna för det som rullar i korridoren, eller gungar om det är sjöfart, affärsmodeller, regler och policyer, som sätter mycket av ramarna. Det kan handla om att mäta olika affärsuppläggs grönska, demonstrationer och forskning, ensamma eller i kombination. Det är ett koncept som vi försöker använda i det här sammanhanget.

Väldigt viktigt är att vi kan mäta på ett rimligt sätt. Vi har jobbat med att ta fram ett redskap som mäter emissioner och energi globalt, regionalt och lokalt i relativa tal och i absoluta tal. Det tror jag är en nyckelfråga, för här får vi en möjlighet att verkligen se vad det är för utvecklingsprojekt som ger de största effektivitets- och hållbarhetsvinster.

De korridorer som vi jobbar med just nu är i huvudsak två, den som vi kallar den västra korridoren, Oslo-Göteborg-Rotterdam, och en östra korridor som egentligen är byggd på EU:s järnvägskorridor men som i det här fallet räknas som Narvik-Hallsberg-Neapel, eller om det är Palermo numera.

Vi har dessutom numera ett samarbete med ett antal EU-stödda Östersjöprojekt och även Nordsjöprojekt som har anknytning till våra tankar och med ett större EU-projekt om gröna korridorer som heter Super green.

Det som händer under 2012 är att vi etablerar den västra korridoren och försöker att komma en bit med att utveckla den östra korridoren. Jag hoppas verkligen att det här projektet kommer att fortsätta efter 2012, så att vi kan komma en bra bit på väg också där.

Vad händer inom gröna korridorer? Vi har inventerat 200 projekt. Vi jobbar med stöd till matchning av delprojekt. Vi har öppna referensgruppsmöten. Vi har gjort en tv-film. Vi har haft en demodag och kommer att ha en ny demodag i höst.

Slutligen: Varför engagerar sig näringslivet i det här? Ja, hållbar och effektiv logistik är en framtidsfråga för konkurrenskraften. Vi tror på en samverkan mellan offentliga och privata aktörer. Och jag tror framför allt att man kan lyfta fram mycket av det arbete som faktiskt görs i näringslivet på de här områdena med hjälp av gröna korridorer. Dessutom stärker den här beräkningen trovärdigheten och kan ge ett förbättrat diskussionsunderlag om politiska styrmedel och incitament på den politiska nivån.

Vi vill uppnå effektiva och hållbara godstransportkedjor.

(Applåder)

Ordföranden: Tack så mycket! Då ska vi hälsa professor Kenth Lumsden från Chalmers tekniska högskola välkommen.

Kenth Lumsden, Chalmers tekniska högskola: Jag vet inte riktigt om jag ska tacka för att jag är här, men nu är jag här i alla fall. Jag kommer kanske att bli lite mässande, och jag ber i så fall om ursäkt för det.

Vad sysslar vi som håller på med transporter och logistik med för något? Ibland blir det bara trafik. Vad vi också sysslar med är kostnader och hur man fördelar dem inom näringen. Vi sysslar med något som låter väldigt enkelt, med lastbärare, att man ställer gods på en container eller vad det är och sedan flyttar godset. Vi sysslar med hur man lastar i en enhet. Godset måste ju upp någonstans i systemet. Vidare flyttar vi gods mellan olika ställen, olika terminaler och olika industrier. Sedan jobbar vi med it. Det är min värld, och det är den som jag ska försöka utveckla i dag. Om jag blir lite mässande ber jag om ursäkt för det.

Vad är det då för något som jag vill ha? Jo, jag vill ha det ungefär som när ni och jag är ute och åker, att man kan prata med någon annan och åka till samma ställe. Vi vill ha gods som pratar med annat gods där vi kan generera helt andra lösningar. Detta är ungefär den it-bakgrund som vi jobbar med. Vi

klaras inte av det i dagsläget, men vi håller på att jobba med det. Jag ska inte gå vidare så mycket mer på detta.

Så här ser statistiken ut (se Bild 6.3 i bilagan). Vi vet att dipparna har vi i princip ätit upp i dagsläget, så vi fortsätter med utvecklingen där.

När jag pratade på ett företag en gång i världen sade jag att det säger sig självt att vi inte kan fortsätta på det här viset (Bild 6.4). För min del är den diskussionen avslutad. Det är många andra som kan hantera detta. Men än en gång: den genererar mycket problem. Och i min värld handlar det om att göra transporterna väldigt mycket effektivare i systemet.

Varför ser det då ut som det gör? Den här bilden (Bild 6.5) visar biltillverkningen och kommer från Tyskland. Och det här visar vad vi kallar för OEM, alltså själva biltillverkaren, och det här är hans underleverantörer. Som ni ser är det som tillverkaren gör i minskande, medan det som underleverantören gör är i ökande. Det betyder att det genererar mer transporter, och det gäller allt som vi sysslar med överallt i världen att vi får den här typen av utveckling.

Vad visar den här bilden (Bild 6.6) då? Jo, den visar ungefär samma sak fast i England och handlar om var man lagerlägger artiklar i en flödeskedja. Vi kan se att det ligger ganska mycket, 21 procent, i råmaterial och komponenter. I själva tillverkningen ligger det väldigt lite gods, och i distributionen ligger det väldigt mycket.

Jag vet inte om ni har tänkt på det, men en kolv till en motor har mycket hårdare tidsstyrning än den färdiga bilen. Du och jag kan vänta en dag eller två för att få vår bil. Men flödesstrukturen i all tillverkande investering är oerhört hård och kräver väldigt mycket tidsstyrning i systemet. Det måste vi generera. Jag har köpt en ny bil en gång i hela mitt liv – vi akademiker har det inte lika bra som ni har det! Skämt åsido, jag klagar inte, absolut inte! Men jag har bara köpt en bil i hela mitt liv, och den kom två månader för sent.

Vi börjar få andra industrier också. Vi pratar mycket om tillverkande industri, men vi får också andra industrier som behöver logistikförsörjning, till exempel hotell och vad det nu kan vara. Vi utvecklar annan logistik i systemen.

Vad är det för något på den här bilden (Bild 6.8) då? Nu försöker jag peka på samma utveckling som vi får. Låt oss säga att det här är en biltillverkare, och så har vi underleverantörerna som kommer in här. Sedan ska vi leverera bilen, och när den är ute och rullar ska den fungera.

Ibland fokuserar vi väldigt mycket på det här, men vi måste alltså leverera ut godset till systemet, och sedan ska vi säkerställa att det fungerar. Volvo, Scania och alla andra lastbiltillverkare har den typen av verksamhet att stanar bilen garanterar de att den går i gång inom 24 timmar. Vi måste bygga upp logistiksystem för att hantera det. Det här är en väldigt lönsam del som vi kommer att utveckla framöver.

Vad visar den här bilden (Bild 6.9) då? Jo, den handlar om vad transporter är för någonting. Ibland har det en tendens att se ut på det här sättet. Vi tar gods från ett ställe till ett annat, och så är det färdigt. Men det är faktiskt så att det är järnväg eller lastbilar som ska flytta godset, och sedan ska de flyttas

tillbaka i systemet. Hur ser det ut med back calling, alltså hur ser flödet tillbaka i ett system ut?

Det är inget fel på Stockholm, men Stockholm producerar inte så mycket men konsumerar häftigt mycket. Det är svårt med balansen då. Vi måste ha informationssystem som hanterar det, och vi måste ha ett finansiellt system där vi betalar för godset.

Frågan har börjat komma upp om att vi måste ha returflöden också. Hur ska vi hantera dem? Det är väldigt besvärliga flöden att hantera.

Nu kommer vi in på det här med tomdragningar. Den här bilden (Bild 6.10) visar hur det ser ut inom EU-området. Ni ser att det är uppemot 25 procent som genereras. Om vi går över till hur det ser ut forskningsmässigt kan vi titta på nästa bild (Bild 6.11) som kommer från ett projekt som vi jobbar med just nu, och det är Energimyndigheten som betalar det.

Vi är ute efter att se om vi kan segmentera gods och ha visst gods för att fylla upp enheter i systemet. I första läget undersöker vi hur fyllnadsgraden ser ut i svenska fordon. Det här visar terminal till terminal pallat gods, och ni ser att det ligger på ungefär 62 procent. Fyllnadsgraden är i snitt 62 procent på vikt. Sedan kan vi mäta det på volym också, och då är det kanske 60 procent. Vi kan också kombinera dem, och då ligger vi på uppemot 70 procent. Det här är resultat som inte är färdiga än.

Om vi bara ser på fyllnaden i själva fordonet ligger vi på uppemot 90 procent. Är det pallar på golvet eller inte i fordonet? Det är mycket hantering som bygger på det.

Här är en sista bild (Bild 6.12) utifrån den typ av forskning som vi har gjort. Fyllnadsgraden är inte kopplad så mycket till den distans som godset flyttas, utan det är lika fullt oberoende av distans.

Vad gör vi mer forskningsmässigt? Vi är inne på it-området. Jag vet inte om ni har tänkt på det, men när vi ska in i enheter, i terminaler, i företag eller vad det är, har vi tidsfördröjningar i systemet. Dem har vi gett oss på. Det är ganska enkelt med it-teknik att få in gods i det systemet.

Man måste hela tiden i it-verksamheten tänka på att det måste finnas affärsverksamheter som gör att den typen av insatser kan räknas hem. Det är ett av de största problemen vi har med ITS inom transportvärlden. Vi måste ha affärsmodeller där vi kan räkna fram det där.

Vad har vi varit inne på mer forskningsmässigt? Vi har varit inne på det som har nämnts någon gång här om railports eller driveports, och vi har skyttlar som byggs upp i Göteborg.

Det är inte vi på Chalmers som har gjort det här projektet som redovisas på bilden (Bild 6.14), även om vi önskar att det var vi som hade gjort det. De hade säkert gjort det utan oss, men vi har varit med och följt det och det blir internationellt ledande på det här området.

Nu håller vi på att fundera på någon fortsättning på det projektet. Vi funderar på om vi kan göra fartygsskyttlar på sjösidan. Då skulle vi kunna avlasta järnvägssystemet. Vi håller på att skissa på det, medan projektet som jag nyss hänvisade till är färdigt.

Effektiviteten i systemet är viktig. Vi skapar mer kapacitet i befintlig struktur. Här på bilden (Bild 6.15) ser vi ett långt fordon – det är 32 meter långt – och det kan man inte köra överallt. Det krävs tillstånd för att hantera det.

Sedan kommer vi över till it-sidan, och jag ska försöka avsluta det ganska snabbt. Hur många funderade för 15 år sedan på att det skulle sitta en dator i en lastbil eller ett fordon av något annat slag? Jag körde fartyg en gång på 70-talet, och då hade vi en gps. Den fick vi stänga av emellanåt för att det inte skulle slita så, och dessutom lät den så mycket att den störde resten av fartyget.

Det pågår en utveckling, och vad är jag ute efter? Vi har i många fall följt fordonet, vilket man ser här uppe på bilden (Bild 6.17). Men det som genererar intäkterna är godset som ligger på fordonet, och då måste vi kunna komma in och följa godset i systemet. När ni och jag är ute och åker är vi passagerarna, och det är vi som genererar intäkterna i systemet.

Vi håller på med en mängd olika projekt. Vi håller till exempel på med godskorridorer som Stefan pratade om. Vi håller på med stadsdistribution, vi vill ha effektivitet i systemen och segmentering av gods, och det finns ett antal olika saker.

För att avsluta det här kan jag säga att det ju vore trevligt om vi kunde ha pallar som kunde prata med varandra, precis som på bilden jag nu visar (Bild 6.19). Den ena säger: Ska du följa med mig? och den andra säger: Nej, jag har inte fullt så bråttom, utan jag åker i morgon i stället. Tänk om vi kan få ett sådant system att fungera!

Vi kommer att ha en konferens i Göteborg till hösten om intelligent godstrafik. Ni är välkomna den 6–8 oktober. Det står Thessaloniki på inbjudan (Bild 6.20), men den är från förra året. I höst är konferensen i Göteborg. Tack för visat intresse!

(Applåder)

Ordföranden: Då tackar vi för det och hälsar professor Harry Frank från Mälardalens högskola välkommen!

Harry Frank, Mälardalens högskola: Tack för det! Jag är tidigare forskningschef på ABB och är också professor på Mälardalens högskola och jobbar på Kungliga Vetenskapsakademien. Men det är inte det jag ska prata om.

Så här stod det i en gammal fysikbok från 1800-talet: Elektricitet är en okänd kraft som knappast kommer att få någon praktisk betydelse. Något sådant hoppas jag inte finns i riksdagens bokhyllor längre!

Nu tror jag att det står så här i böckerna i bokhyllan i stället: Den utsläppsfria energibäraren med hög effektiviseringspotential kommer att spela en framtida nyckelroll för att minska det fossila beroendet och utsläppen inom vägtransporterna.

För att åstadkomma det behöver man ett tekniskifte. Här ser ni på bilden (se Bild 7.4 i bilagan) att den så kallade förbränningsmotorn har hamnat i bakluckan, och längst fram sitter en elmotor. Det blir väldigt mycket grönt i illustrationen, och det är för att man också kan använda bioenergi att köra med. Effektiviteten ökar från dagens 30 procent till framtidens 90 procent. Det här är ett tekniskifte som kanske inte vi men våra barn och barnbarn kommer att få se.

Det betyder att vi kommer att prata om kilowattimmar per mil i stället för liter per mil. Lär er det! Jag tänkte förresten på att Al Gore egentligen borde heta El Går An!

Det vi ska prata om är hur man får den gröna bilen att bli grön utan att ställa den under ett träd.

När det gäller elförsörjning av personbilar kommer det att kunna ske med hjälp av batterier, i alla fall om man låter svärmor ta bussen.

Däremot, när det gäller transporter med tunga fordon, kan man inte ha 40 eller 20 ton batterier med, utan man måste ha kontinuerlig eltillförsel. Det är det som man måste hitta en teknik för. Därför har vi tittat på ett koncept tillsammans med FFI, Vinnova, Energimyndigheten och Trafikverket för hur man kan ta denna kontinuerliga el. Det vi har koncentrerat oss på är ett tråddradersystem med el uppifrån. Det finns andra tekniker också där man tar elen från marken, men jag kommer inte att gå in på det.

Kostnaden är, om man tittar på järnväg, 10 procent för elen och 90 procent för att bygga rälsen. Tar man bort den kan man låta elen ligga kvar på vägen i stället. Så enkel är pedagogiken. Det vill säga att man kan ta de befintliga vägarna och elektrifiera dem!

Vi har tittat på en teknik som redan finns i dag. Många av er har redan åkt med den här tekniken när ni har åkt över till östra sidan. Vi hade ett projekt där vi skulle ta fram en möjlighet att titta på detta. Pengarna räckte till att göra en film också som jag kommer att visa nu.

FILMVISNING MED SPEAKERRÖST:

På ett gammalt foto kan man se en eldriven lastbil ta sig fram på en gata. Den är försedd med en strömavtagare som hämtar elektricitet från en kontaktledning. För att anpassa systemet till dagens krav har utmaningen varit att ansluta och koppla ifrån under gång samt att debitera varje enskilt fordon.

Är detta möjligen något att fundera på inför 2000-talets klimatutmaningar?

All teknik som behövs för att elektrifiera de tunga vägtransporterna finns redan. Vi behöver bara använda den på ett nytt sätt. För att utreda förutsättningarna att använda eldrivna lastbilar igen pågår för närvarande ett projekt med Trafikverket och Energimyndigheten som beställare – Elvägar.

Den intelligenta strömvtagaren är rörlig i höjdlid och sidled, vilket ger flera fördelar gentemot en konventionell strömvtagare. Ett fordon kan utan bekymmer köra i kurvor och gupp, röra sig i sidled och samtidigt vara anslutet till kontaktledningen. Strömvtagaren kopplar automatiskt ifrån vid väjning för hinder i körfältet eller vid omkörning. När hindret passerats återansluter strömvtagaren automatiskt till kontaktledningen. En intelligent strömvtagare möjliggör elektrifierade vägar med hybridfordon. Tanken är att lastbilar drivs via kontaktledning som placerats över motorvägen. Vid körning i tätbebyggt område kopplas strömvtagaren bort och motorn börjar drivas av batteri. Alternativt kan fordonet kompletteras med en förbränningsmotor. Vid inbromsning laddas batteriet.

Så här skulle det i framtiden kunna se ut när motorvägen är elektrifierad.

(Animerad filmsekvens som visar hur det kan komma att se ut.)

Med modern robotteknik kommer strömvtagaren automatiskt att kopplas bort och sänkas ned vid viadukter och andra hinder.

Harry Frank, Mälardalens högskola: Nu ska ni få se hur det här fungerar i verkligheten! Siemens fick pengar av miljödepartementet i Tyskland för att testa en sådan här anläggning, och här kommer filmen som visar hur det ser ut på riktigt!

FILMVISNING:

(Filmen visar två långtradare med strömvtagare som kör om varandra på en motorväg. Strömvtagarna kopplas från när långtradarna byter fil och ansluter sedan till kontaktledningen igen efter omkörningen.)

Harry Frank, Mälardalens högskola: Det man behöver är en liten tillsats som man kan köpa på Clas Ohlson, Bauhaus eller Jula, och sedan kan man lägga till den i det konventionella fordonet. Då kan det se ut som på bilden jag nu visar (Bild 7.18). Man lägger in en elmotor i bakaxeln, och så låter man dieseln, i det här fallet, vara försedd med en generator och ett litet kontrollskåp. Man kan bygga om olika lastbilar på det här sättet. Det är bara fantasin som sätter begränsningarna.

Här har ni en bild (Bild 7.20) på hur man kan komplettera gruvtruckarna uppe i Pajala och Svappavaara. Jag kommer inte att gå in på detaljerna när det gäller detta, utan det viktiga är slutklämmen, alltså varför vi tror på trådtradar.

Det är en etablerad tekniklösning som utnyttjar befintliga vägar, ger snabb vinst till miljön, inte gör intrång på systempatent, är ett öppet system för alla fordonstillverkare, är lätt att integrera i konventionella fordon, har låga investeringskostnader, inte gör ingrepp i vägbanorna, ger stora energieffektiviseringsvinster och ger liten spårbildning. Tack för ordet!

(Applåder)

Ordföranden: Vi tackar för det och tar en liten kaffepaus. Vi återsamlas här kl. 10.45.

Ordföranden: Då börjar det bli dags att samla ihop oss. Klockan är slagen. Jag har redan en liten frågelista.

Lars Mejern Larsson (S): EU:s transportinfarkt visar att vi måste få fram nya transportslag på ett så effektivt sätt som möjligt. Därför riktar jag min första fråga till Stefan Back, Transportgruppen.

Vilka piskor respektive morötter bör prioriteras för att åstadkomma ett så klimatsmart internationellt transportslag som möjligt?

Min andra fråga går till Gunnar Malm, som visade att kapacitetsbristen inte kan byggas bort. Det underlättar om vi bygger. I går kväll var representeranter för Göteborgs Hamn på besök och beskrev på ett föredömligt sätt vikten av att bejaka ett starkt skandinaviskt godsnav. Göteborgs Hamn måste ses som ett godsnav av nationellt intresse. I frågan om att öka omlandet för gods, en ren överlevnadsfråga, var beskedet tydligt. Nyckeln i Sverige ligger på järnvägssidan. Frågan är om satsningen är tillräcklig för att klara miljöutmaningen i de scenarier som utredningen visar. Förra året sparades 50 000 ton koldioxid genom att gods transporterades till och från Göteborgs Hamn på tåg i stället för lastbil.

Stefan Back, Transportgruppen: Det var en rivstart! Det här är frågor som kontinuerligt diskuteras inom EU-systemet. Det finns inte en quick fix. Det finns nog ett antal olika typer av åtgärder som måste vidtas. Jag är lite orolig

för övertron på att höjda kostnader och generella skatter är det enda instrumentet. Det finns olika förutsättningar, även varuslag och så vidare, med olika transportkostnader. Därför är det svårt att med ett styrmedel åstadkomma det man vill.

En kombination av generella styrmedel som visar samhällets allmänna oro för vissa typer av effekter, till exempel koldioxidskatt eller handel med utsläppsrätter, måste kombineras med mera riktade, skräddarsydda piskor och morötter. Det är där som arbetet med gröna korridorer kommer in som ger mätbara effekter som möjligtvis kan premieras. Det kan vara ett allmänt svar på din fråga.

Gunnar Malm, Trafikverket: Det var en fråga om att kapacitet inte kan byggas bort. Vad menar vi med det? Vi menar att det finns en övertro på att investeringar löser alla problem för framtiden. Vi ska komma ihåg att stora infrastrukturinvesteringar kanske har en genomförandetakt på åtminstone tio år från att vi kommer på idén tills de är klara. Ibland kan det vara över tio år.

Om det ska vara effekter här och nu är det andra åtgärder som måste vidtas i systemet. Det är exempelvis förbigångsspår och partiella dubbelspår på järnvägen så att man kan ha möten och köra om. Det är sådant som ökar effekten. Det kan även vara fråga om att förlänga plattformar. Det skapar stora effekter här och nu.

Sedan måste det finnas en vision om vart vi ska gå om några år. Effektiva användning av det som redan finns ger kortsiktiga och relativt snabba effekter till låg kostnad. Vi jobbar med hela klimatfrågan och håller på med ett klimapakett som vi ska presentera senare.

Sten Bergheden (M): Jag skulle vilja ställa en fråga till Harry Frank angående trådlastbilarna. Utvecklingen är oerhört intressant, och den skapar nya möjligheter för våra stora lastbilstillverkare Volvo och Scania i Sverige. Jag skulle vilja att du utvecklar detta lite mer så att vi får lite mer fakta, även i fråga om kombinationen och den tekniska lösningen mellan motor och eldriften. Det vore intressant med en kostnadsberäkning för att sätta ihop delarna, elektrifiera stråk mellan Malmö, Stockholm och Göteborg. Gärna lite mer om detta.

Harry Frank, Mälardalens högskola: Det blir nästan ett nytt föredrag! Nu får jag mer än mina tio minuter.

Tanken när vi tittade på dessa frågor var att bygga ut elektriciteten på de stora motorvägarna mellan Göteborg, Stockholm och Malmö. Det var utgångsläget eftersom det finns ett stort flöde av lastbilar.

Det fanns två sätt. Man kunde till exempel bygga om befintliga fordon. Man behåller då dieselmotorn som blir en generator. Jag har lånat små lek-sakslastbilar från mina barnbarn, tillverkade i Kina, och då ser ni att man i

bakaxeln kan sätta in en elmotor. Sedan lägger man på en pantograf. Om man försörjer infrastrukturen med el ovanför fordonen kan de köras.

Man kan tycka att en last ska kopplas till ett sådant fordon. Man kan också tänka sig att fordonen står vid svenska gränsen, sedan hakas lasten på och man kör vidare. Det finns många sätt som detta kan lösas på.

Vad gäller frågan om infrastrukturen för att bygga detta finns inga systempatent. Den är öppen för alla. Tekniken för att bygga för 1 500 volt finns redan i dag. Den är godkänd. Man behöver inte gå igenom några EU-regler för att bygga sådana banor. Det är mer fråga om säkerhet, att elledningarna inte ramlar ned, stolparnas placering och så vidare, som Trafikverket är duktigt på.

Fordonen kan köpas och byggas om eller så tillverkar motorproducenten dem direkt.

Dieselmotorn är inte optimal för att köra en generator. Längre fram kommer den att bli optimerad så att den kör med hög verkningsgrad. Den försörjs då med biobränsle, till exempel DME. Om vi tittar på effektiviteten kommer biobränslet att räcka till – elen kommer alltid att räcka till eftersom det inte går åt så mycket. Det är så det blir en effektivisering.

Glömde jag något?

Ordföranden: Kostnaden var cloun i frågan!

Harry Frank, Mälardalens högskola: Ja, ursäkta! Vi kan gå till Clas Ohlson och Bauhaus, som är tyskt! Det har att göra med volym, hur många elmotorer, hur många pantografer och hur många styrsåk och generatorer det finns. Det är känd teknik.

Jag vill inte säga någon siffra eftersom det är den som kommer att gälla, men ombyggnaden gäller kostnaderna för de apparater som ska läggas till.

När det gäller matningen visade jag tidigare en bild. Låt mig göra det enkelt: Om vi säger att järnvägen kostar 100 kostar elektrifieringen 10. Sedan får ni ta reda på vad 100 är. Ni får själva räkna på vad en järnväg kostar, och sedan tar ni 10 procent av den kostnaden. Då får ni reda på vad en elektrifierad lång sträcka skulle kosta. Det innehåller i stort sett samma delar, banmatning, transformatorer, stolpar och så vidare. Matningen kommer inte att bli 16 ⅔ herz som det är på järnvägen utan troligen 1 500 volt likström.

Stina Bergström (MP): Jag vill tacka för intressanta föredragningar, men jag måste säga att den utveckling som tas upp i föredragningarna har gjort mig lite orolig. Vi börjar bra med att tala om vikten av att minska utsläppen från våra transporter, men i stället har utsläppen ökat med 25 procent. Vi måste alltså flytta över våra transporter från väg till järnväg och sjöfart. Stefan Back och Inge Vierth har visat oss att vi i dag har en konkurrensfördel för vägen gentemot järnväg och sjöfart.

När jag sedan lyssnar på de förslag som har presenterats är det ändå fråga om fler vägförslag. Ett sådant förslag är projektet En Trave Till. Jag har några funderingar om det, och därför riktar jag mina frågor till Gunnar Malm.

Vi har sett historiskt att när längden och tyngden har ökat på våra lastbilar i Sverige har också transporterna från järnvägen till vägen ökat. Hur kommer de extra tunga och 30 meter långa långtradarna att påverka överflyttningen till vägen? Var kommer långtradarna att finnas i Sverige? Var kommer jag som bilist att möta dem? Det är också en fråga om trafiksäkerhet.

Det finns ett annat projekt som gäller längre och tyngre tåg. Det är något som det har talats om i många år, men det kommer aldrig till skott. Var finns problemet? Varför kan man inte göra så i stället? Det sägs att de extra långa lastbilarna skulle minska transportkostnaden med 20 procent, men hur stor skulle minskningen av transportkostnaden bli med extra långa tåg?

Gunnar Malm, Trafikverket: Jag tar En Trave Till-projektet först.

Vi har varit djupt involverade i det projektet. Det är många som har tittat på projektet. VTI har också tittat på olika aspekter.

Det har genomförts två höjningar av viktgränser i transportsystemet de senaste åren. Det finns inget samband mellan att det finns en stor överflyttning från det ena transportslaget till det andra. Det är en myt. Det är helt fel att påstå något sådant.

VTI har också utrett frågan om trafiksäkerhet vid längre fordon, och man har inte kunnat styrka vare sig det ena eller det andra, alltså att trafiksäkerheten skulle försämrats eller förbättras. Det här är alltså väl utrett, att det kommer till längre fordon. Man ska också komma ihåg att de längre fordonen och med tyngre last innebär att ökningen av antalet fordon reduceras eller minskas. Antalet fordon påverkar också trafiksäkerheten. Det är också en viktig del.

Det är viktigt att vi inte skapar myter kring saker och ting. Det finns i varje fall inga forskningsbelägg för vare sig överflyttningar eller trafiksäkerheten.

När det gäller längre och tyngre tåg har jag ingen siffra på vad det skulle kunna innebära. Men problem finns. Det finns en europeisk diskussion om att gå upp till 750 meter långa tåg, och då måste vi bygga ut våra bangårdar, som kanske har 30 spår i bredd. Det är väldigt stora och komplicerade saker som behövs. Det gäller våra mötesspår för att 750 meter långa tåg ska kunna mötas. Huvuddelen av det svenska järnvägsnätet är enkelspår.

Det är en hel del praktiska problem. Men självklart tycker vi att det vore bra om vi kunde stimulera och utveckla längre tåg och även tyngre tåg. De tyngre tågen har också utvecklats. Malmbanan har 35 tons axellast, vilket är bland de högsta i Europa. Det tror vi också är en framkomlig väg. Men det är förenat med mycket omfattande kostnader.

Lars Tysklind (FP): Jag ska göra en koppling till den myt som Gunnar Malm nämnde. Det kanske gör frågan ännu mer relevant. Många återkommer till att

det finns en stor potential inom sjöfarten och när det gäller den ekonomiska konkurrenskraften. Vi är väl lite till mans medvetna om att den kanske inte är just till sjöfartens fördel.

Om vi ändå ponerar att man kan titta på den frågan och lösa den kan jag fråga näringslivet, Stig Wiklund: Finns det andra hinder sedan för att börja efterfråga sjöfarten? Det är till syvende och sist det som det hänger på. Om det är som Gunnar Malm säger, att det är en myt att man flyttar, känns det lite besvärligt. Jag ställer då frågan till näringslivet: Känner man att man kommer att efterfråga sjöfart om vi bara löser de andra frågorna?

Stig Wiklund, Näringslivets transportråd: Sjöfarten spelar en viktig roll. Jag tror att det var Gunnar Malm som nämnde det. Vi kan inte skapa den kapacitet på järnväg som vi behöver, och då är naturligtvis sjöfarten ett bra alternativ. Jag tror att den största stötestenen i dag är överföringen från landstransportmedel till sjötransportmedlet, att det är det som så här långt i alla fall möjligen har satt stopp för den utvecklingen.

Det finns definitivt en stor potential, men jag tror att lösningen ligger i att hitta smidiga sätt att komma från järnväg och bil över till sjöfart och få kombinerade transporter där sjöfarten är involverad, även på kortare avstånd, i fråga om kusttrafik och inrikesfart. Det finns definitivt en potential, men den behöver utvecklas.

Anders Åkesson (C): Både Gunnar Malm och Stefan Back hade i sina framställningar en förväntad ökad transportmängd österut sett ur ett skandinaviskt perspektiv. Det är givetvis en situation som har kommit inte så hastigt men efter järnridåns fall, ett växande europeiskt samarbete och ett öppnare Östeuropa. Det återställer gamla balanser och handelsflöden, och det är väl bra.

Men, till Gunnar Malm: Vilka effekter och förutsägelser? Hur syns det i de prognoser som Kapacitetsutredningen har tagit fram och som i sin tur kommer att utgöra en del i en grund för en kommande infrastrukturproposition? På vilket sätt syns detta i Kapacitetsutredningen?

Till Stefan Back: Vad är Transportgruppens analys av ett ökat öst-västligt flöde av gods, och vilka krav ställer det? Vi har ju under 70–80 år varit mer väst- och sydvästorienterade.

Gunnar Malm, Trafikverket: De prognoser som vi visade fanns med på två bilder när det gäller utvecklingen. Vi ska också komma ihåg att det är en successiv utveckling av trafiken till och från Östeuropa. Även relativt sett ökar den självklart mycket snabbare eftersom den startade från en låg nivå. Dagens industri tar upp just frågan om att ökningen mot Östeuropa redan nu har satt i gång ordentligt. Vi har det med i våra prognoser.

Stefan Back, Transportgruppen: Det är förvisso så att vi ser en prognostiserad ökning av handeln i de här relationerna, och givetvis kommer det att leda till bland annat en ökad sjöfart i Östersjön, vilket kan påverka det vi pratade om nyss, möjligheten till sjöfartslösningar. Om det finns olika typer av volymer som rör sig i Östersjöregionen kan det även komma det svenska näringslivet till godo genom sjöfartslösningar.

Sedan tror jag att det är väldigt viktigt med den här typen av Östersjöprojekt som tittar lite grann på hur de här volymerna egentligen ska hanteras. Det finns ju en viss konkurrens i dag, kan man säga, mellan olika hamnar och leder. Där gäller det att vi samverkar med våra kolleger på andra sidan Östersjön och ser vilka trafikleder som kommer att utvecklas framöver och vilka förutsättningarna är där.

Siv Holma (V): Jag vill ställa frågor kring möjligheten att öka kapaciteten inom framför allt befintligt järnvägssystem. Det är många som har sagt att det är viktigt att man i första hand ska vårda det man har innan man börjar med något nytt. Då tänker jag på de lågtrafikerade banorna. Många av dem läggs ned, har jag förstått, och man underhåller dem inte. Det är väldigt mycket pengar som man har investerat i historisk tid. Jag tänker också på kapillärspåren, stickspåren från företagen, hur man underhåller dem och vilken betydelse de har.

Jag skulle då vilja ställa frågan till exempel till Stig Wiklund och Gunnar Malm.

Det finns en annan kapacitetsfråga som också har koppling till godstrafiken, och det är snabbtåg. Vad har de för betydelse? Många uttrycker det så att om man satsar på snabbtåg kan man frilägga mer kapacitet i godstrafiken.

Stig Wiklund, Näringslivets transportråd: När det gäller kapacitet på järnväg generellt tror jag att det som vi redan har pratat om, längre och tyngre tåg, definitivt är en framkomlig väg. Det kanske till och med är så att persontrafik-tågen ska vara tyngre och längre, att vi tillsammans kör färre tåg men att de vi kör är längre. Då skapar vi mer kapacitet och håller kanske tiderna bättre.

Vad gäller snabbtågssidan tror jag ändå att vi först ska bygga färdigt den järnväg vi har innan vi bygger någon ny. Den kapacitet som man frigör genom snabbtågssatsningen, åtminstone som den har skissats i dag, är näst intill försumbar på järnväg för godstrafik. Dessutom dröjer det 15-20 år innan vi har den. Jag tror inte att det är lösningen på kapacitetsfrågan.

Gunnar Malm, Trafikverket: Tillbaka till kapaciteten på järnvägen. Kortsiktigt är det bärighetsfrågorna, alltså att kunna utnyttja spåren på ett bra sätt. Det andra är att se till det här med mötesspår, förbigångsspår och liknande saker. Det löser frågor relativt snabbt och relativt kostnadseffektivt. Vi har redogjort för det tydligt i Kapacitetsutredningen, och jag hade med det på våra bilder. Där vill vi verkligen fokusera, för det kan ge effekter nu, inte om tio år.

När det sedan gäller de lågtrafikerade banorna hörs det ju på namnet. De är lågtrafikerade därför att det inte är någon trafik på dem. Det är inte så att vi börjar dra ned på underhållet för att därefter inte skapa någon efterfrågan på trafiken. Vi får hålla isär de här delarna. Sedan får vi också titta på de lågtrafikerade banorna. Jag tror att de kan fylla två behov. Det ena är persontrafiken. De här banorna går oftast i glest befolkade områden, och där tror jag att bussen är ett mycket mer kostnadseffektivt alternativ. Däremot på godssidan, exempelvis för skogsprodukter, är de ett väldigt bra alternativ. Vi har ett typexempel i Dalarna med Västerdalsbanan. Där är inte alternativet att släppa ut skogstransporterna på vägen, utan vi utnyttjar självklart Västerdalsbanan för detta.

Jag vill också säga att vi har tagit initiativ för att lyfta fram de lågtrafikerade banorna. Det finns exempelvis en skrivning om Inlandsbanan i utredningen. Kan vi utnyttja Inlandsbanan på ett bättre sätt än vad vi har gjort hittills? Jag tycker inte att vi på något sätt har gömt undan det här – tvärtom. Men i grunden är det ett problem med lågtrafikerade banor, och det är att det inte är någon trafik på dem eftersom det inte finns någon efterfrågan.

Tony Wiklander (SD): Jag ska ställa en fråga angående de tunga vägtransporterna och konkurrensneutralitet. Det är någonting som en arbetsgrupp i utskottet har arbetat med länge och presenterat en uppföljning av. I den delen ingår en mycket hett diskuterad fråga som kallas kilometerskatt – ett inte okänt begrepp på kontinenten.

Jag vet inte vem jag ska ställa frågan till, men det är möjligt att Sveriges Åkeriföretag kan svara. Det jag i så fall är intresserad av är att det ska ske en skatteväxling så att de svenska åkerierna inte drabbas av kostnadsökningar i en redan ansträngd situation. Tanken med en kilometerskatt bland dem som pläderar för den är att uppnå en konkurrensneutralitet, med tanke på den utländska trafiken som växer starkt. Jag undrar kort och gott om jag kan få någon kommentar till det.

Stefan Back, Transportgruppen: Kilometerskatt: Ja, det finns mycket att säga om det. Jag håller med om att det är fråga om att få en utjämning mellan de icke-svenska och de svenska åkerierna är just den här typen av växling av skatter ganska intressant. I annat fall blir det bara en pålaga ovanpå det som redan betalas. Det är väl det som hittills har präglat debatten om kilometerskatt från näringslivets håll, att man är lite skeptisk till att få ytterligare pålagor ovanpå det som man redan betalar. Men om man kan växla så att man kommer ned på en rimlig nivå för de svenska åkerierna är det klart att det är en intressant tanke.

Annelie Enochson (KD): Tack så mycket för föredragningarna! Min fråga riktar sig till Lena Erixon eller Gunnar Malm.

I Kapacitetsutredningen berörs de fyra trafikslagen, och då även sjöfarten, vilket jag tycker är glädjande. Det nämns att sjöfarten inte har någon kapacitetsbegränsning, varken i farled eller i hamnar. Vidare står det i utredningen att finns det en efterfrågan till sjöss finns det alltid ett fartyg tillgängligt, och potentialen för sjöfarten är mycket stor. Men vad Sverige i dag saknar är inlandssjöfart i den mening som den existerar i övriga Europa. Sverige har valt att betrakta sjöfarten på Vänern och Mälaren som internationellt vatten enligt IMO och att inte införa EU-regelverket för inre vattenvägar i svensk sjöfart. De har sagt att bemanningskravet anses vara ett av skälen.

Min första fråga till Trafikverket är om det finns några andra problem med att införa EU-regelverket i svensk rätt och i så fall vilka.

Den andra frågan till er gäller att det framförs i debatten att eftersom Sverige inte har angränsande länder till sina inre vattenvägar kan inte Sverige åtnjuta EU:s stöd för sina inre vattenvägar. Samtidigt är 40 procent av inlandssjöfarten i EU just nationell. Jag vill gärna att Trafikverket informerar om sanningshalten i detta.

Lena Erixon, Trafikverket: När det gäller direktivet om sjöfart på inre vattenvägar har vi pekat på att det blir en konkurrensnackdel för sjöfarten att Sverige inte har anslutit sig till det. En svår fråga när det gäller möjligheten att ansluta sig handlar om Vänern och vilka krav det skulle innebära med tanke på sjön Vänern. Det är en av de svåra frågor som man måste hantera, där vi har andra miljöaspekter som är viktiga.

Det är ingen tvekan om att det ur konkurrenssynpunkt skulle underlätta för sjöfarten om Sverige anslöt sig till direktivet, för det skulle minska kostnadsbelastningen. Vi har också pekat på det i utredningen. Vi har väldigt lite närsjöfart i Sverige i förhållande till andra länder, precis som du pekar på. Ska Sverige få en högre grad av närsjöfart krävs det att det blir konkurrensneutralt. Det innebär att man på många sätt måste underlätta och neutralisera mellan trafikslagen för att sjöfarten ska få det. Sedan gäller det inte allt gods utan en viss typ av gods. Men visst skulle det här vara en av möjligheterna. Det har även sjöfarten pekat rätt tydligt på.

Monica Green (S): Tack för svaren! Jag saknar väldigt mycket kombinationen av transportslag. Det är få av er som har diskuterat det eller lyft upp hur vi löser det. Då undrar jag: Har höjningen av banavgifterna försvårat kombinationen av transportslag, att man väljer att ta ett transportslag i stället och kanske en längre godstransport på väg än om banavgifterna hade varit lägre? Det är den ena frågan. Jag kan ställa den till Post Nord, eftersom du inte har fått svara på någon fråga än – det kan vara roligt för dig att få komma in i debatten.

Jag har också en fråga till Gunnar Malm, dels för klimatutmaningarnas skull, dels för att han nämnde att det viktigaste är att ta hand om det vi har. Det stämmer ju, men man kanske klarar att göra båda delarna, både att ta

hand om det man har och se till att underhållet förbättras på Västra stambanan, E20 och så vidare och att se till att kunna planera för ny järnvägskapacitet i framtiden.

Bara en liten kortis när det gäller transporter på det du kallar det lågtrafikerade järnvägsnätet. Jag var nyligen i Mellerud där industrin vill transportera på järnväg men inte längre kan göra det därför att underhållet har varit så dåligt. Det är väl inte rätt hanterade pengar.

Erica Kronhöffer, Post Nord: Tack så mycket för att jag fick komma in lite grann!

Som jag sade i mitt anförande använder vi i princip alla trafikslag redan i dag. Det kanske framstod som att vi använder dem vart och ett för sig, men vi använder redan i dag kombitrafiklösningar, när det gäller tåg och lastbil i första hand, av pall och paket. Men det här är någonting som vi ständigt ser över om man kan öka, för det är helt nödvändigt. Kombitrafik och smarta kombitrafiklösningar känns det som att man har pratat om i 20 år i svensk transportpolitik. Det är egentligen precis samma fråga som det alltid har varit. Det handlar om att nå upp till kraven på både en kostnadseffektiv och en tidseffektiv hantering på kombiterminalerna. Det jobbar man naturligtvis på, både hos oss som transportoperatörer och hos dem som tillhandahåller den här typen av kombiterminaler.

Jag vet inte om det är svar på din fråga. Men jag kan hålla med om att just i dag har kombitrafiken lyst med sin frånvaro.

Gunnar Malm, Trafikverket: Jag kan fortsätta med de kombinerade, framför allt sambandet mellan andra trafikslag. Vad vi lyfter fram är behovet av noder, och då kan vi inte koncentrera oss på allting överallt. Då måste vi peka ut hamnar och kombiterminaler och se till att vi har ett bra väg- och järnvägssystem som fungerar tillsammans. Jag tycker att vi i utredningen har varit tydliga med att peka ut det.

Om banavgiftshöjningarna har försvårat är svårt att säga. Det är egentligen från och med i år som banavgifterna har höjts, så det har gått alldeles för kort tid för att man ska kunna ha någon uppfattning om detta.

Den andra frågan var om man klarar att både vårda det man har och planera för framtiden. Ja, visst gör man det. Men vad vi från Trafikverket vill stryka under är att vi måste börja nedifrån och sköta det vi har, se till att vi har pengar för drift och underhåll, innan vi tar steget till investeringar. Har vi att välja mellan att lägga pengar på drift och underhåll och att lägga pengar på framtida investeringar lägger vi dem på drift och underhåll. Sedan är det ni politiker som måste ta det andra beslutet. Men det gäller att vårda det vi har.

Då kommer vi också in på de lågtrafikerade banorna. När vi i dag använder våra underhållspengar, som inte har varit tillräckliga, måste vi sätta in pengarna där de gör störst nytta. Finns det banor som inte används blir det också begränsat med underhållspengar på de banorna. Det har säkert också

gällt Mellerudsbanan. Har det varit lågtrafik under lång tid blir det självklart mindre pengar. Det är den logik som finns i allt detta.

Sedan har vi nu också varit tydligare när det gäller de lågtrafikerade banorna. När vi bedömer att vi av säkerhetsskäl inte kan ha trafik på dem måste vi stanna trafiken. Det är också en säkerhetsfråga, som självklart drabbar dessa banor.

Lotta Finstorp (M): Jag har två frågor avseende En Trave Till, som är ett mycket intressant projekt. Det visar dessutom mycket positiva både ekonomiska och miljömässiga vinster. Därför vore det intressant att få veta lite mer om trafiksäkerhetsaspekten.

Min andra fråga gäller om det finns möjligheter att En Trave Till kommer att köras i fler landsdelar och både dag och natt.

Gunnar Malm, Trafikverket: När det gäller trafiksäkerhetsaspekten har VTI tittat på den frågan, och man gjorde en redovisning för 14 dagar sedan i samband med att projektet redovisades. De har inte funnit några samband mellan försämrad trafiksäkerhet och längre och tyngre fordon. Det finns inget samband som man i dag kan se med säkerhet vare sig åt det ena eller åt det andra hållet. Vad VTI också lyfter fram är att det blir längre fordon att köra om. Å andra sidan blir det färre fordon att köra om. Det är de frågor som vi har att stödja oss på när vi tittar på trafiksäkerhetsdelen.

Blir det fler landsdelar? Ja, det finns ett 74-tonsekipage som går i Dalsland, och ett styckegodsprojekt kommer att sätta i gång på E6:an i södra Sverige, också med 74 ton. Det här är dispenstrafik, vilket innebär att den går på dispenser från Transportstyrelsen. Det innebär att det måste till en regelöversyn och förändrade regler för att det här ska kunna utvecklas och införas i andra delar av Sverige.

Stina Bergström (MP): Det pratades om myter här förut, men jag brukar inte hålla mig till myter som underlag. Jag tycker att riksdagens utredningstjänst är väldigt bra, och de har bland annat hjälpt oss att titta på vad som har hänt med järnvägstransporterna när man har ändrat regelverket för lastbilarna. Men det var inte det jag ville prata om nu.

Det gäller myten om att kilometerskatten inte skulle ge några miljövinster. Jag tyckte att det var väldigt intressant att Inge Vierth sade att de miljödifferenterade kilometerskatter som har införts i Centraleuropa har lett till en effektivisering men också att vi har fått hit äldre lastbilar, som släpper ut mer i länder som inte har infört kilometerskatten. Jag tycker att det skulle vara väldigt intressant att höra mer om det och vad det har lett till, och vad det skulle kunna leda till för miljön i Sverige om vi införde en kilometerskatt. Det var min första fråga.

Vi har redan en kilometerskatt på ett annat trafikslag, på järnvägen, och vi har varit inne på banavgifterna förut. Det planeras en fyrdubbling av banav-

gifterna fram till 2020, och jag skulle vilja ställa en fråga till Stig Wiklund om detta. Vi har sett att till exempel kombitrafiken har minskat i Sverige, och en anledning till det är banavgiftshöjningarna. Jag skulle vilja höra: Om vi inte inför en kilometerskatt, vad kan det innebära för järnvägstransporterna?

Stig Wiklund, Näringslivets transportråd: Jag ska se om jag förstod frågeställningen. Vi började i ett hörn och slutar i ett annat. Kilometerskatten har vi naturligtvis en klar uppfattning om. Vi är helt övertygade om att den inte har någon miljöeffekt, utan ska man prata om kilometerskatt är det fråga om en ren fiskal avgift. Ni kan tänka er skogsbilarna som ska ta ut virket från skogen ned till industrin: Om de betalar kilometerskatt har det ingen miljöeffekt över huvud taget. Det finns inga alternativa transporter att ta till där.

När det gäller banavgifterna sade jag redan i mitt anförande att vi definitivt är emot de höjningar som är föreslagna och ska genomföras senare. Däremot är vi öppna för en differentiering av banavgifterna, beroende på vilken tid på dygnet vi använder banan och så vidare, att den som använder den under lågtrafikerad tid ska få en lägre avgift och så vidare. Vi tycker att det är helt okej. Men att generellt höja banavgifterna tror vi inte på.

När det sedan gäller kombitrafiken, som just nu genomgår en ganska turbulent situation, kan banavgifterna ha spelat en roll, men jag tror att den rollen är övervärderad. Det handlar om företag som upphör med sin trafik efter att ha förlorat hundratals miljoner per år, och det ligger definitivt inte i banavgifterna. Det positiva med det som hänt är möjligen att det öppnar möjligheter för nya aktörer att komma in i det här avsnittet med kombitrafik. Jag tror att kombitrafiken definitivt har en framtid och kommer att öka framdeles. Den står och faller inte med banavgifterna i sig, även om de har viss påverkan.

Stina Bergström (MP): Min fråga om miljövinster var ställd till Inge Vierth.

Inge Vierth, Statens väg- och transportforskningsinstitut: Jag skulle se vissa vinster i form av effektiviseringar. Det har jag sett i andra länder, att man höjer fyllnadsgraden och minskar antalet tomkörningar om det är möjligt. Överflyttningar till de andra trafikslagen har, åtminstone i Tyskland, inte varit särskilt omfattande. Det finns vissa vinster för miljön med en kilometerskatt, men de har inte varit särskilt stora i de länder som har infört den.

Lars Tysklind (FP): Från VTI:s sida nämndes att det fanns en motsättning mellan att koncentrera ett stråk och de initiativ som tas av kommuner när det gäller kombiterminaler och hamnar. Gunnar Malm sade också att det var väldigt viktigt att kunna peka ut de här noderna. Då skulle jag vilja ställa en fråga: Förs det någon dialog när man märker att det dyker upp sådana här

initiativ? Vad har Trafikverket för typ av dialog med de kommuner som tar de initiativen?

Sedan har jag en annan liten fråga. Det är ett väldigt tydligt budskap här att vi ska använda och vårda det befintliga systemet. En fråga till Gunnar Malm är kring planeringssystemet, och det ekonomiska planeringssystemet framför allt: Ställs det helt andra krav på det för att kunna genomföra det mot det system vi har i dag?

Lena Erixon, Trafikverket: Kontakten med kommunerna och planeringssystemet: Vi har en oerhört nära dialog. Man kan säga att någonting som vi har lyft fram mycket i utredningen är att det krävs en nära samverkan mellan samhällsplaneringen och planeringen av infrastrukturen. Ska man kunna bygga ett mer hållbart transportsystem krävs det att man har ett agerande där vi jobbar tillsammans, mellan kommun, region, de regionala kollektivtrafikmyndigheterna som kan finnas på olika platser i systemet, näringsliv och andra.

Jag tror att denna del måste förstärkas. I dag har vi en nära dialog, och vi behöver jobba ännu mer tillsammans eftersom man är ömsesidigt beroende av varandra för att få till detta. Jag tror alltså att vi redan i dag har någonting som kommer att behöva förstärkas ytterligare i framtiden.

Gunnar Malm, Trafikverket: Jag kan komplettera när det gäller planeringen i det befintliga systemet, framför allt på järnvägssidan. Om vi ska kunna bedriva ett långsiktigt bra underhåll krävs en framförhållning på åtminstone två år. Det har att göra med att vi måste få in banarbeten i tidtabellen. Det ställer också krav på att de budgetunderlag som vi får oss till handa har ett perspektiv på tre år. Då kan vi planera det hela på ett vettigt sätt.

För vägen är det mycket enklare. Där går det enkelt att gå från pengar till åtgärd. När det gäller järnvägen måste vi in i systemet. Vi ska självfallet in i storstäderna, som har stora behov. Det ställer då stora krav på att vi kommer in. I Stockholm har vi ett hål på natten på två timmar då vi kan sköta drift och underhåll. Utifrån detta perspektiv behöver vi ha en längre framförhållning när det gäller drift och underhåll planeringsmässigt för att kunna driva det hela så effektivt som möjligt. Vi håller nu på att jobba upp en portfölj som ska ha ett treårsperspektiv så att vi också ska vara förberedda på att kunna hantera det hela. Men vi måste ha in det i tidtabellen på järnvägssidan.

Lena Erixon, Trafikverket: Om man bara ska lägga till ytterligare en del håller hela dessa arbeten på att bli mer komplicerade på grund av att vi har en så tät trafik som vi har. Stockholm är ett bra exempel. Det innebär att vi måste säkerställa det hela. Vi kan inte var och en för sig planera våra åtgärder, utan vi måste planera ihop. Annars kan det skapa riktigt besvärliga trafikala situationer. Det är vi väl medvetna om.

Det var säkert många i Stockholm som såg hur det var när vi reparerade Essingeleden och Söderleden. Samtidigt som detta pågår kan vi skapa enorma problem om vi inte samordnar våra insatser. Det innebär att när vi nu gör drifts- och underhållsinsatser, inte minst i storstadsregioner där det är tät trafik, måste vi säkerställa att vi stör trafiken så lite som möjligt. Det gäller både järnväg och väg där det är väldigt trafikerat. Det har gjort att situationen planeringsmässigt blir mer komplex.

Anders Åkesson (C): Inge Vierth från VTI hade i sin framställning en bild som illustrerar det hela. Källan var Eurostat och Trafikanalys. Transportarbetet på järnväg i Sverige jämfört med resten av Europa är dubbelt så stort. Givet alla transporter är det 22 procent tonkilometer räknat i Sverige medan det är 11 i resten av Europa. Det vore kul att få utvecklat lite grann vad orsaken är. Vi kan se följden av att det skapar kapacitetsproblem. Men vad är orsaken till att förhållandevis mycket går på järnväg?

Jag vill be Gunnar Malm utveckla det här lite grann. Du nämnde att det förs en dialog med EU nu om tillåtlighet för längre fordon, vilket jag tycker är både rationellt och smart. Det är sällan en godstransport stannar vid en landgräns. Hur är responsen i resten av Europa, som du och Trafikverket bedömer det? I Europa har man inte 24–25-metersekipage, utan man har en standard på 18 meter, vilket sett ur transporteffektivitetsaspekt borde vara sämre.

Inge Vierth, Statens väg- och transportforskningsinstitut: Det finns olika förklaringar till att Sverige har så stor järnvägsandel. Man räknar i tonkilometer. Man transporterar många ton, man har mycket tungt gods och man har långa avstånd. Det blir många tonkilometer. Dessutom visar detta att man inte har transporter på inre vattenvägar i Sverige. Man kan säga att de i viss mån är substitut i andra länder.

Men Sverige har ett välutvecklat järnvägssystem jämfört med andra länder. Det måste man också säga. Det finns flera faktorer som leder till att man har så pass stor järnvägsandel.

Gunnar Malm, Trafikverket: Vi uppfattar att tyngre fordon har lägre prioritet från Europa. Däremot är längre fordon, alltså upp till 25,25 meter, något som jag förstår att EU diskuterar just nu. Nederländerna har tagit ett steg till och såvitt jag vet infört möjligheten nationellt med 25,25 meter. Det är någonting som jag förstår att man från EU-nivå kan tänka sig att diskutera och propagera för. Men det är en annan sak att gå därifrån upp till först och främst 60 ton, som vi har i dag. Det har man inte i resten av Europa. Sedan är nog steget väldigt långt om man ska tänka sig upp till 90 ton.

Jag tror att vår inriktning i Sverige i så fall är att vi ska koncentrera oss på att få en nationell möjlighet. Det ska helt enkelt rymmas inom nationella regler och lagar.

Siv Holma (V): Jag skulle vilja ställa min fråga till professor Harry Frank med anledning av trådtradarna – elektrifierad lastbilstrafik. Du nämnde att satsningar på denna typ av godstransporter är 10 procent av vad det kostar att satsa på järnväg.

Jag skulle vilja säga att det beror på den grundläggande infrastrukturen, det vill säga vägstandarden. I filmen beskrev ni motortrafik. Men det som har varit på tapeten är att man eventuellt ska ha en försöksverksamhet från Pajalagruvan Kaunisvaara till Svappavaara. Det är ungefär 15–16 mil. Där har man en oerhört låg nivå på vägstandarden. Det kommer att ha betydelse. Detta är inga motorvägar; det var underförstått. Det beror också på vilken kraft som finns i lastbilarna. Jag har hört i debatten att det handlar om 90 ton och upp till 36 meter långa bilar som ska gå med 7–8 minuters intervall.

Det finns andra godstransporter. Malmtransporterna tar allt här. Det finns godstransporter, besöksnäring och så vidare. Då tillkommer andra alternativkostnader. Jag skulle gärna vilja höra om du har några funderingar eller synpunkter utifrån en mer komplicerad verklighet än att köra trådtradare på motorvägar.

Harry Frank, Mälardalens högskola: Det var en lång fråga. Låt oss börja med detta: Om man ska transportera någonting behöver man en väg. Jag förutsätter att denna väg är till för att kunna transportera på. Det är utgångsläget. Att man sedan efteråt elektrifierar det hela har inte med vägen att göra. Här är det bara det att man i stället bygger en järnväg för någonting i framtiden som har en kostnad som överstiger vad det kostar att underhålla vägen. Det är det diskussionen uppe i Pajala och Svappavaara handlar om. Vägen kommer att finnas. Den måste byggas för att transportera gods till Svappavaara.

Jag som är norrlänning vet att broarna brukar hålla ganska bra. De är ju byggda för stridsvagnar där. Det är en liten parentes. Vi som har varit artillerister där uppe vet hur vägarna har sett ut när det gäller broarna.

Detta utgår vi alltså ifrån. Då kan man diskutera: Kan man elektrifiera för att visa miljöaspekten? Kan man visa att man kan göra detta? Detta är ett mycket lämpligt tillfälle att göra det. Sedan visar det sig att man kan bygga om de befintliga fordonen. Jag visade trucken tidigare. Jag trodde att det var ett stort ekipage, men det är ganska lågt och långt så det har en ganska bra axeltungd. Jag tror nog att vägen kommer att klara av detta. Det är alltså detta som är tanken.

Ni vet väl vad den första elektrifierade järnvägen var till för? Var den för godstransport eller för persontransport? Den var för godstransport – uppe i Kiruna i norr. Jag är norrlänning själv, så jag vet det. Detta skulle vara ett lämpligt tillfälle att visa tekniken. Nu får Trafikverket ställa en väg till förfogande. Det är det som är det viktigaste. Sedan handlar det om samhället. Trafiken blir troligen i stort sett bara till för de tunga fordonen.

På fyra minuter passerar en lastbil. Har ni räknat på hur många bilar som passerar per minut på en motorväg i Tyskland? Det är ganska många. Fyra fem minuter är en ganska lång tid emellan.

Var det något mer du ställde en fråga om, eller har jag svarat på allt? Det handlar förutom om miljön om effektiviteten i detta. Vi har pratat om att ta bort de fossila utsläppen, och vi hoppas på det. Det är det ena. Det visar sig att också fordonsägaren, som kör, tjänar pengar på det. Man kan också införa så kallade elcertifikat. Ju mer el han kör med, desto billigare får han transporten. Det är ett sätt som vi har använt också i andra tillämpningar.

Annelie Enochson (KD): Jag vill rikta den första frågan till Lena Erixon, och jag vill tala om Kapacitetsutredningen igen. I prognosen fram till 2025 för västra Sverige visar man att lastbilsflödet mellan Oslo och Göteborg kommer att öka med 70 procent. Man vet också om att redan nu, innan E6 är färdigbyggd, finns det trängselproblem.

Samtidigt finns vattenleden Skagerrak mellan Oslo och Göteborg. Jag undrar på vilket sätt Trafikverket arbetar för att ta till vara på vattenleden till Norge för att minska belastningarna på väg och järnväg.

Min andra fråga går till Gunnar Malm utifrån att han sade att man nu gör farledsförberedelser för malmtransporter på köl. Jag skulle vilja ha reda på lite mer om vad dessa förberedelser innebär. Vad gör man?

Lena Erixon, Trafikverket: Vi har tittat på var detta ökar så långt vi har möjlighet att prognostisera. Vad kan vi se? Var får vi de stora flödena? Vad är det för brister som uppstår? Det är helt korrekt att det kommer att bli ett hårt tryck både på Västkustbanan och på E6:an till följd av ökade transportflöden, vad vi kan se i systemet. Om man skulle kunna ta över mer på vattenvägen skulle det självfallet kunna vara en möjlighet.

Vi kan inte beordra var trafiken ska gå någonstans. Vi kan lägga en infrastruktur, och vi kan göra det möjligt att använda den. Men sedan är det användarna som bestämmer sig för hur man ska transportera i systemet. Det är därför vi har valt att till exempel lyfta fram sjöfarten och säga att det finns en potential där. Där finns det en del där det inte är brister i systemet utan där man relativt lätt skulle kunna komma ut. Så visst är det en möjlighet.

Vi måste också titta på att säkerställa att man får flödet i Västkustbanan, till exempel. Det är därför jag har pekat exempelvis på brister kopplat till vissa delar av Västkustbanan där man behöver få ut det hela i systemet.

Jag tror att man med de ökningar som finns verkligen måste använda alla trafikslag effektivt och säkerställa att vi får lämpliga omlastningspunkter i systemet. Det är nog en kombination. Men vi beordrar som sagt var inte var själva transporten ska gå. Det bestämmer transportköparen och transportören i systemet.

Gunnar Malm, Trafikverket: Frågan gällde förberedelserna för transport på köl. Det som sker just nu rent konkret är att hamnkapaciteten i Narvik håller på att byggas ut. I Luleå håller vi också på att förbereda för att kunna ta in tyngre och mer djupgående fartyg.

Vad kommer då detta att få för konsekvenser för Bergslagen om gruvtransporterna ska gå till Gävle, Oxelösund eller Lysekil eller vad det blir för någonting? Det vet vi inte än, utan det får vi se när det har bestämts.

Leif Pettersson (S): Jag kommer tillbaka till det här med elförsörjningen. Professor Harry Frank har redogjort mycket väl för hur systemet skulle kunna fungera. Men jag måste fråga Gunnar Malm: Kommer det att fungera? Och när kommer det i så fall att fungera? Hur lång tid skulle det ta att bygga upp ett sådant här system efter denna krokiga, smala väg mellan Kaunisvaara och Svappavaara? Dessutom förs diskussioner om att bygga genvägar och om allt möjligt.

Nästa fråga ligger i samma härad: Hur rimligt är det egentligen att det var fjärde minut genom byn Lovikka och genom byn Vittangi kör 90 tons lastbilar med järnmalm? Trafiken kommer att pågå i kanske 50–60 år, för malmen kommer att räcka betydligt längre än det man har hittat nu – det vet vi. Det är inte fråga om att det är ett projekt på kanske något år som sedan är över. Det här kommer att vara för lång tid framöver. Då måste man fundera på om det ändå inte är rimligt att investera i en järnväg mellan dessa orter för framtiden.

Gunnar Malm, Trafikverket: Det är tur att man är expert på många områden, höll jag på att säga. Skämt åsido – kommer detta att fungera och när och än den ena, än det andra? Jag är lika okunnig i dessa frågor som du.

Däremot tycker jag att den teknikdiskussion som har kommit är intressant. Det finns en testbana nere på Siemens i Tyskland som visar allt detta. Jag tror att det här är en teknik som skulle kunna fungera på ett bra sätt, men jag vet inte när och så vidare. Vi har fått ett uppdrag att titta på elbilar mellan Kaunisvaara och Svappavaara. Det är klart att det är långt – 15–16 mil. Men vi ska genomföra utredningen och titta på det hela. Jag tycker att det är bra att vi har fått ett konkret exempel. Nu kan vi se vad det finns för förutsättningar och det ena med det andra.

Är det då rimligt med en bil var fjärde eller var sjunde minut, eller vad det nu handlar om, i ett antal år? Jag talade med en företrädare för projektet i kaffepausen, och jag tror att det är så här: När det gäller bilar vill man bestämma redan nu eftersom man vill påbörja malmtransporterna i början på 2013. Och då har vi ingen järnväg! Det enda alternativet inom överblickbar tid för att få ut malmen från Kaunisvaara är helt enkelt vägdelen. Om detta sedan volymmässigt och i flera år leder till att det finns ett behov av och ett underlag för en järnväg är inte jag mannen att sia om just nu. Det har ju också rätt osäkerhet om hur länge malmtillgångarna ska räcka till, helt enkelt.

Ordföranden: Jag uppfattade inte svaret på frågan om när man skulle kunna få ett sådant här system på plats om man skulle göra detta på elsidan.

Gunnar Malm, Trafikverket: Det är någonting som vi tittar på i utredningen. Vi har inga som helst uppfattningar om den delen. Det enda som finns på plats i dag är en och en halv mil provväg nere i Tyskland. Det här skulle då vara tio gånger större, så man får ha viss respekt för det.

Edward Riedl (M): Ordförande! Det är intressant att lyssna till Harry Frank när han talar om elektrifieringen av vägar och tunga transporter. Personligen tror jag att detta är en stor del av framtiden.

Gunnar Malm har fått väldigt få frågor, så jag tänkte rikta en fråga till honom så att han får lite tv-tid! Jag vill be honom kort kommentera lite ytterligare det som Harry Frank talade om – elektrifierade vägar – ur Trafikverkets perspektiv. Hur funderar ni när det gäller de här frågorna? Jag skulle gärna vilja höra lite mer om det.

Gunnar Malm, Trafikverket: Tack för frågan! Vi tycker att detta är ett intressant alternativ. Utgångspunkten är: Hur kan vi utnyttja det system som vi redan har investerat i?

Vi ska också komma ihåg att systemet – även vägsystemet – utnyttjas mer eller mindre under dygnets alla timmar. Jag tycker att det finns många intressanta tankar. Jag tror också att det är viktigt att konstatera att lösningen på alla transportproblem som vi har kanske inte bara finns i järnvägen. Det kan också vara en kombination så att vi ser till att vi har ett bra transportsystem helt och hållet.

Men det är alldeles för tidigt att säga vart det här tar vägen någonstans, tycker jag. Vi har utredningen där vi ska titta rent konkret på det hela. Jag har också respekt för tekniken; vi ska komma ihåg att vi talar om tyngre och längre fordon. Detta måste också ut i tester för att man ska kunna ha någon rimlighet i det hela. Vi tycker att det är en intressant väg att prova jämfört med alla andra alternativ. Men vi tror inte att detta är lösningen på alla problem, utan det är en del av många andra bra initiativ som måste till.

Ordföranden: Jag tackar för detta och lämnar nu ordet till Jan-Evert Rådström, vice ordförande i trafikutskottet.

Jan-Evert Rådström (M): Jag tycker att det har varit en enormt intressant förmiddag. Jag tror säkert att vi allihop har fått en hel del nya saker att tänka och fundera på.

Jag tänker på VTI, som inledde och konstaterade problematiken med att tåg kommer för tidigt. Det är en diskussion som vi inte hör så ofta, men i ett trafikpolitiskt logistiskt system är det lika vanligt att godståg kommer fram

för tidigt som att de kommer för sent. Detta blir ett problem; så är det naturligtvis.

Vi får anledning att fundera politiskt när flera har sagt att vi lever i en tillvaro som är naturlig. Tågen har givna längder, och det har de alltid haft i Sverige. Lastbilar har givna längder och givna vikter. Samtidigt hör vi Näringslivsrådets representant säga att längre lastbilar innebär en vinst för miljö, konkurrenskraft och trafiksäkerhet. Vi har en del att fundera på.

Gunnar Malm säger att Trafikverket jobbar gentemot EU när det gäller att vi ska få lastbilar på 90 ton och med 30 meters längd. Då har politiken bråttom, naturligtvis. Detta måste vi fundera på, för det hamnar också på politikernas bord. Det är ett viktigt ställningstagande att göra framöver.

Jag kan inte undgå att nämna Harry Frank, som presenterade dagens kanske mest kreativa tankar när det gäller vilka utmaningar vi har framför oss. Jag kan se både för- och nackdelar med detta, men i dagens läge tror jag att det är enormt viktigt – och någon föredragshållare nämnde också detta här – att vi är lyhörda och funderar och tar åt oss nya tankar och idéer och analyserar dem innan vi ryggmärgsmässigt säger: Nej, detta är ingenting för oss! Det gäller oavsett vilket politiskt läge vi sitter i.

Jag tackar alla föredragshållare från trafikutskottets sida. Det har varit jätteintressant. Jag tackar också övriga som har varit här och lyssnat. Jag hoppas att ni har fått ut lika mycket som vi som sitter i trafikutskottet. Jag tackar naturligtvis också alla tv-tittare som enträget har suttit och sett och lyssnat på detta i det svenska folkhemmet. Tusen tack, allihop!

Presentationsmaterial från den offentliga utfrågningen om framtida godstransporter

1 Bilder som visades av Inge Vierth, VTI



Bild 1.1



Bild 1.2

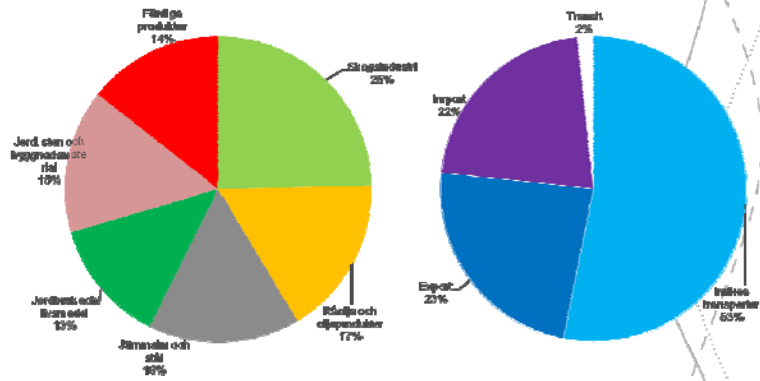


Bild 1.3



	Landbaserade transporter		Alla transporter	
	i Sverige	inom EU	i Sverige	inom EU
Väg	65%	72%	41%	45%
Järnväg	35%	17%	22%	11%
Inre vattenvägar		6%		4%
Pipelines		5%		3%
Sjöfart			37%	37%
Flyg				
	100%	100%	100%	100%

Bild 1.4

Hög andel godsflöden (ton) på TEN-T i Sverige



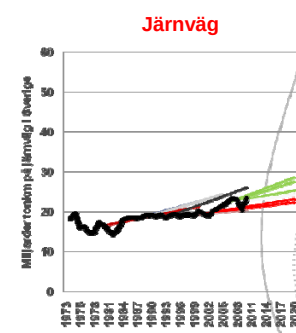
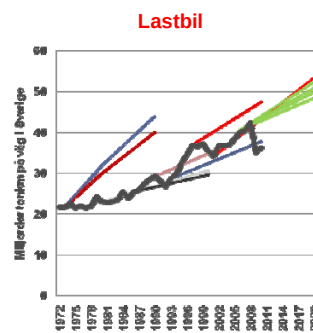
Flöden	TEN-T	Övrig Infrastruktur
Väg	43% (6%)	57% (94%)
Järnväg	88% (45%)	22% (55%)

(I parentes andel av vägnätet, järnvägsnätet)

vti

Bild 1.5

Godstransportprognoser sedan 1972



Handels- och transportvolymerna ökar (EU: tonkm totalt beräknas öka med 50 % mellan 2010 och 2030, lastbilstransporternas andel beräknas öka från 73% till 77%)

vti

Bild 1.6

2. Åtgärder framöver

1. Längre/tyngre/större fordon och fartyg
2. Bättre utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen
3. Intermodala terminaler
4. Miljö och energi
 - Godstågens energianvändning
 - Lastbilarnas utsläpp
 - Miljökrav för sjöfarten

vti

Bild 1.7

Användning av större fordon och fartyg

- Hur kan skalfördelar utnyttjas på ett för samhället effektivt sätt?
- Skalfördelar inom de olika trafikslagen far för sig och i kombination (längre/tyngre lastbilar, längre/tyngre godståg, större fartyg)
- Besparingspotentialer för företagens transportkostnader och externa effekter (exempel ETT, ELVIS)

vti

Bild 1.8

Användning av järnvägsinfrastruktur

- Hur kan differentierad prissättning (av knappheten) användas för att skapa incitament och utnyttja spårkapaciteten mer effektivt ?
- På godssidan är ett problem att bokade tåglägen inte används - det finns mycket slack i tidtabellen, förtidiga tåg är lika vanliga som försena

vti

Bild 1.9

Antal, lokalisering och funktion av intermodala knypunkter

- Utnyttjandet av skalfördelar leder till koncentration av godsflöden
- Trenden förstärkas med TEN-T och det kan finnas behov att se över de "utpekade noderna"
- Motsättning mellan koncentration på stråk och många kommunala initiativ i hamnar och kombiterminaler
- Koncentration på ett fåtal stråk och noder gör transportsystemet sårbart (exempel Hallsberg)
- Hur skall "noderna" och deras anslutningar till den nationella infrastrukturen utvecklas?

vti

Bild 1.10

Godstågens elanvändning

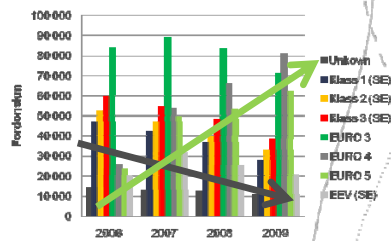
- Hur kan tågens elförbrukning (per fordonkm och per tonkm) effektiviseras?
- Konsekvent mätning av elförbrukning (inkl. återmatning) är en förutsättning för att incitament för en effektivare elanvändning kan skapas
- körstil, topografi, trafikering har stor betydelse för elförbrukning, ca 20% minskad elförbrukning för malmtågen med hjälp av CATO-system

vti

Bild 1.11

Lastbilarnas utsläpp

- EURO-regleringar har lett till mindre luftföroreningar per lastbilskm i Sverige
- Miljödifferenterade km-skatt för tunga lastbilar i Centraleuropa har lett till effektiviseringar och att äldre lastbilar används i länder som inte har infört km-skatt
- Eurovinjetten är ett steg mot internaliseringspolicy, uppmuntrar distansbaserade avgifter om man vill ta ut högre avgifter
- Alternativa bränslen (t.ex. biogas) – styrmedel finns enbart för persontransporter

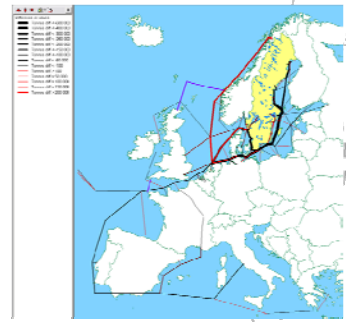


vti

Bild 1.12

Högre miljökrav för sjötransporter

- Högre svavelkrav från 2015
(SECA:1 till 0,1% utanför 3,5 till 0,5%)
beräknas leda till högre sjöfartskostnader
och överflyttningar till land
- Högre kvävekrav från 2016
- Klimatgaser (EU eller IMO)
- Incitament för att utveckla
tekniska lösningar och infrastruktur
(skrubbar, LNG) ?
- Anslagsfinansiering av sjöfartens infrastruktur på samma sätt som
för väg och järnväg kan kompensera för merkostnader för
sjötransporter



vti

Bild 1.13

2 Bilder som visades av Stig Wiklund, Näringslivets Transportråd

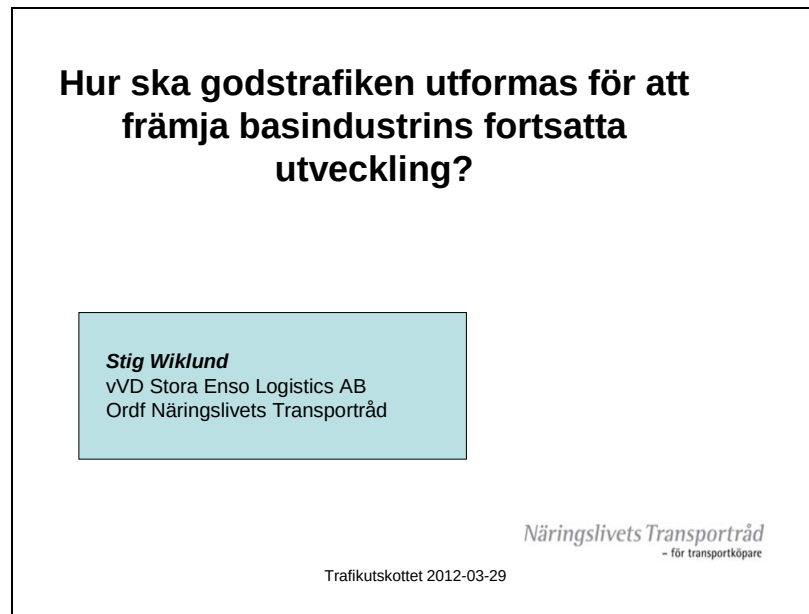


Bild 2.1



Bild 2.2

” Tillgången på kostnadseffektiva och hållbara transporter är avgörande för exploatering och förädling av Sveriges råvarutillgångar.

En väl fungerande infrastruktur med sammanhängande stråk och noder, utgör grunden för dessa transporter”



Trafikskottet 2012-03-29

Näringslivets Transportråd
- för transportköpare

Bild 2.3

Godstransporter på järnväg



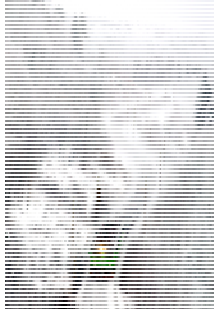
- Stora kapacitets- och kvalitetsbrister i infrastrukturen (Gammal och dåligt underhållen)
- Låg tillförlitlighet
- Klarar ej efterfrågeökning
- Flaskhalsar på viktiga godsstråk
- Kraftiga höjningar av banavgifter

Trafikskottet 2012-03-29

Näringslivets Transportråd
- för transportköpare

Bild 2.4

Trafikverkets Kapacitetsutredning - Synpunkter



- Investeringspott för marknadsåtgärder inom TRV saknas
- Beslutsunderlagen måste tydligare beskriva samhällsnyttan av godstransporter
- Gör en samlad kostnadsöversyn som underlag för förslag om höjda skatter och avgifter
- Fokusera på genomförandet!

Trafikutskottet 2012-03-29

Bild 2.5

En infrastruktur för miljö, tillväxt och konkurrenskraft

- Stråktänkande centralt
- Prioritera "flaskhalsar" före prestigeprojekt
- Längre och tyngre fordon på väg och järnväg
- Svavelregler för sjöfarten som är konkurrensneutrala – när tiden är mogen



Trafikutskottet 2012-03-29

Näringslivets Transportråd
- för transportköpare

Bild 2.6

3 Bilder som visades av Erica Kronhöffer, Post Nord



Hur kan godstrafiken förenas med en utveckling av klimatsmarta transporter?

Erica Kronhöffer, PostNord

Sid 1 PostNord corporate presentation

postnord

Bild 3.1

Ett robust transportsystem är av affärs- och samhällskritisk betydelse

- ▶ PostNord AB, tidigare Posten Norden AB, bildades genom samgåendet mellan Post Danmark A/S och Posten AB 2009.
- ▶ PostNord har en omsättning på drygt 39 miljarder SEK och över 40 000 medarbetare.
- ▶ Vi tillhandahåller kommunikations- och logistiktjänster till, från och inom Norden
- ▶ Varje arbetsvardag förmedlar vi ca 20 miljoner försändelser och 500 000 paket



Sid 2 PostNord corporate presentation

postnord

Bild 3.2

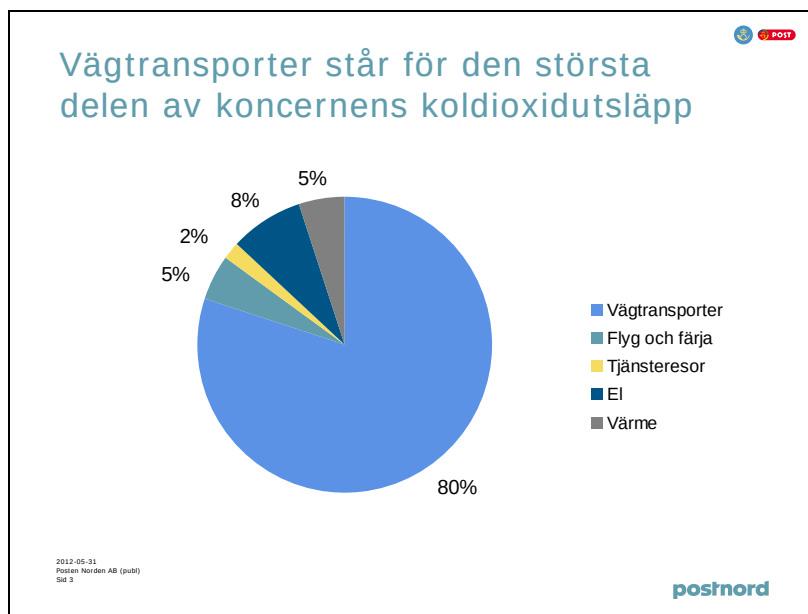


Bild 3.3



Bild 3.4

Alternativa bränslen är en annan viktig komponent



postnord

Bild 3.5

Goda samarbeten är A och O



Green Corridors



postnord

Bild 3.6



Kommentarer till Trafikverkets kapacitetsutredning

- ▶ Allmänt
- ▶ Identifierade kapacitetsbrister i vägnätet mellan de för oss viktiga logistiska noderna;
 - Göteborg
 - Stockholm
 - Malmö
 - Jönköping/Örebro
 - Sundsvall
- ▶ Identifierade kapacitetsbrister i flyg- och järnvägsnät
- ▶ Gränsöverskridande trafik
- ▶ Citylogistik
- ▶ Drift, underhåll, investeringar
- ▶ Finansiering, styrmedel samt internalisering av externa kostnader



Bild 3.7

4 Bilder som visades av Gunnar Malm, Trafikverket



Bild 4.1

Kapacitetsbrister kan inte byggas bort

- Kraftigt förväntad trafikökning till år 2050
- Att enbart bygga nytt löser inte kapacitetsproblemen
- Använda effektivt och vårda det befintliga systemet
- Samhällsekonomiskt motiverade investeringar

Brister

- Järnvägen
- Vägar i storstadsområden
- Funktionsbrister i bärighet både på väg och järnväg

Potentialer

- Sjöfart
- Buss - kollektivtrafik, t ex snabbusslinjer (BRT)

2 2012-05-31

Bild 4.2

Vi behöver använda och öka kapaciteten på ett effektivt och hållbart sätt!

- Den största och snabbaste kapacitetsvinsten finns i vårt befintliga system
- Vi behöver påverka användningen och utnyttja effektiva och smarta lösningar

Till exempel

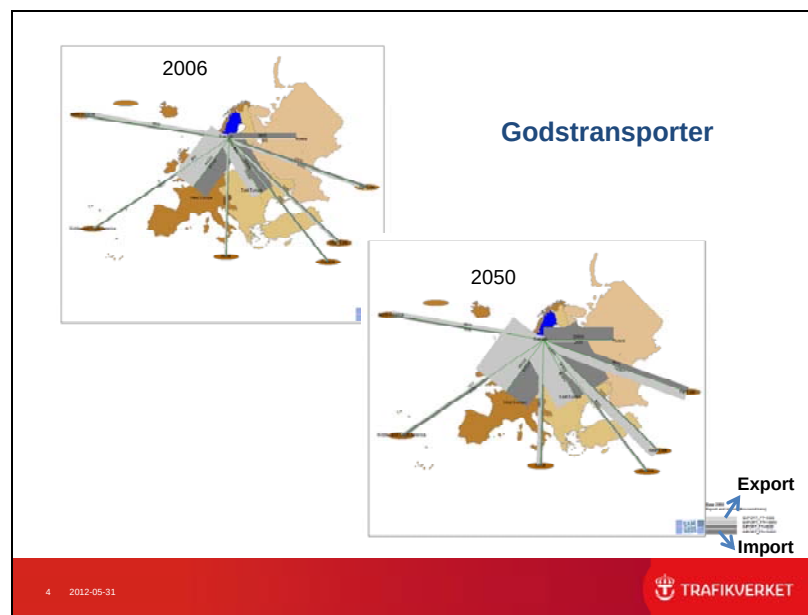
- stordriftsfördelar, En Trave Till, Duo2, ELVIS
- kollektivtrafikfält och separata godsält i och kring storstäder
- öka kapacitet/effektivitet vid låg belastning
- Railport system Göteborgs hamn
- fyllnadsgrader
- cabotage-tillåtelser
- förpackningar, säkerhet, volym, IKEA pallsystem



3 2012-05-31



Bild 4.3



4 2012-05-31



Bild 4.4

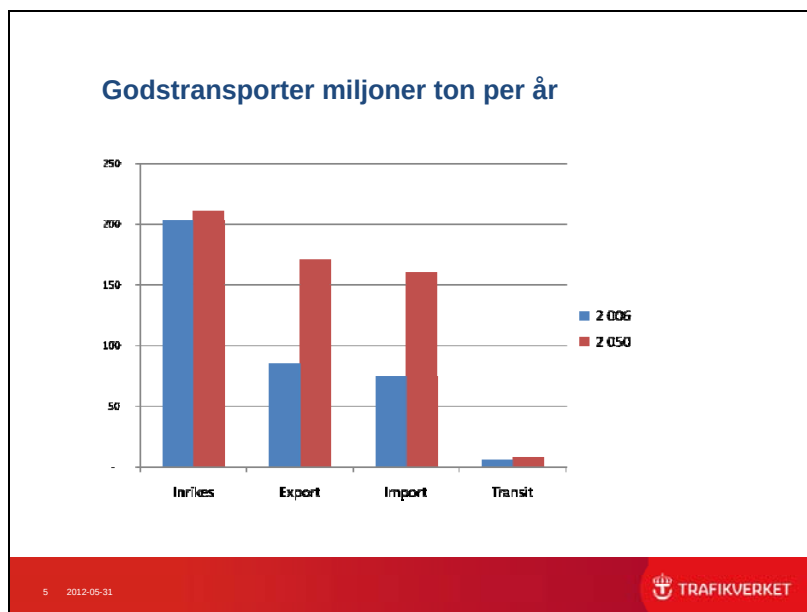


Bild 4.5

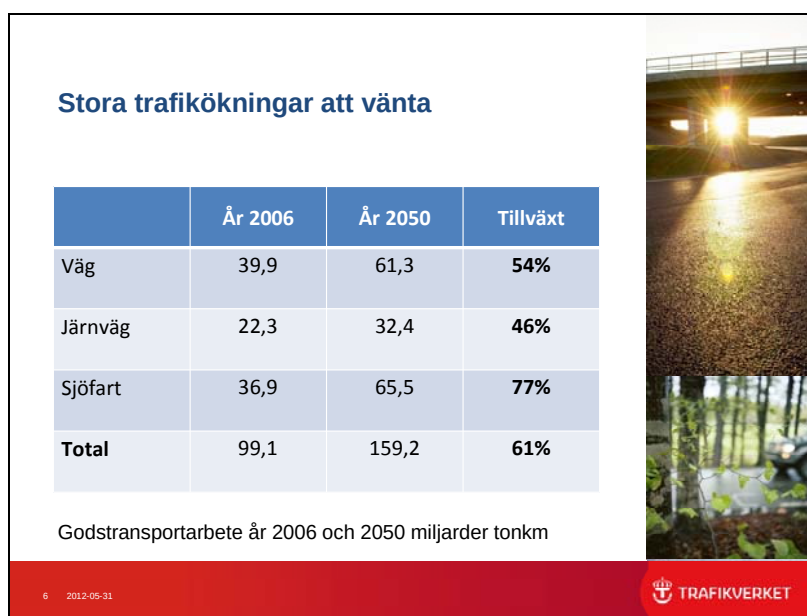


Bild 4.6

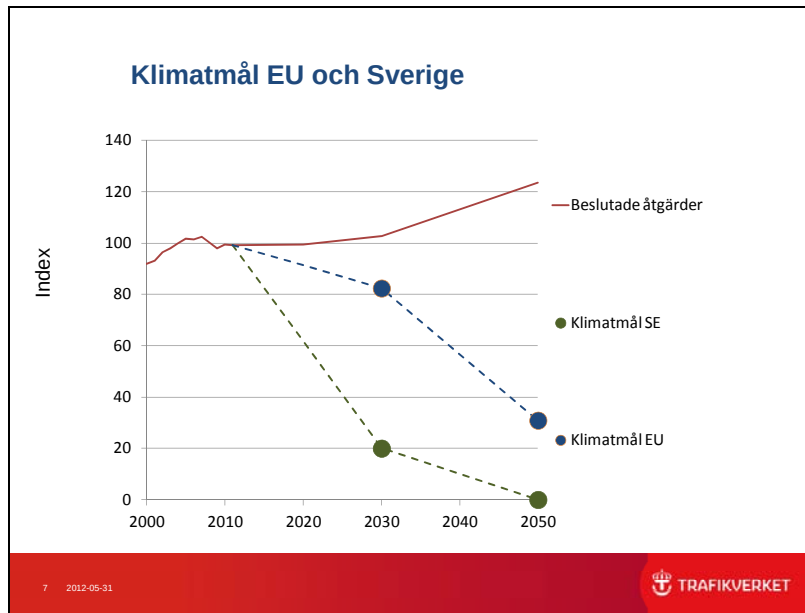


Bild 4.7

Brister godstrafik 2025

- Otillräcklig väg- och järnvägskapacitet för att klara förväntad efterfrågan på malmintransporter i Norrbotten och Bergslagen
- Väst kustbanan söder om Hallandsås är en kvarvarande flaskhals för godstrafiken, det gör att potentialen av en färdig tunnel genom Hallandsås inte kan utnyttjas fullt ut
- Kapaciteten på Ostkustbanan medger inte att förväntad efterfrågan på godstrafik kan tillfredsställas
- Kapacitetsbrister i anslutning till vissa noder, t ex farleder Trelleborg, Luleå och Hargshamn, elektrifiering anslutning Gävle hamn
- Svårt att klara efterfrågan på sträckorna Hallsberg-Göteborg/Malmö
- Strukturbrister för distributionstrafik i Stockholm

8 2012-05-31

TRAFIKVERKET

Bild 4.8

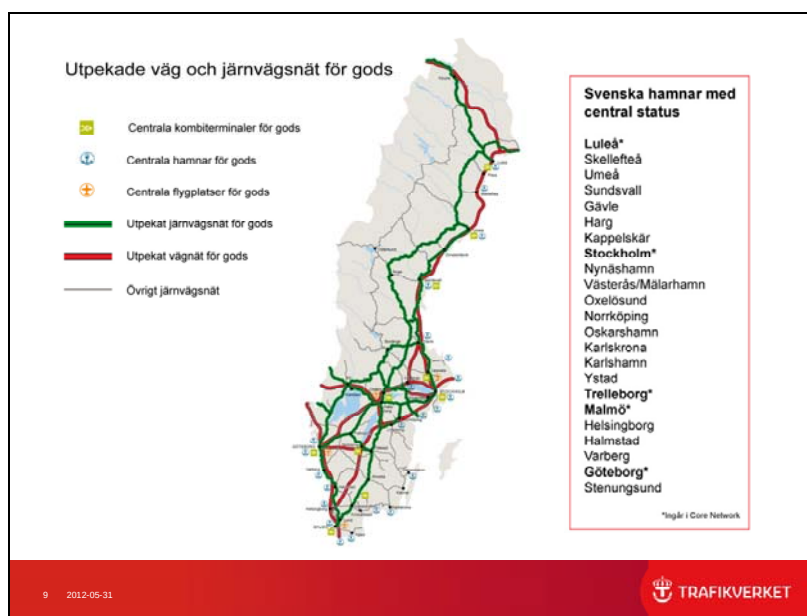


Bild 4.9

Godspaket utvecklingsnivå låg

Steg 1 – 4

- Drift-, underhåll - och reinvestering
- Effektivare järnvägstrafik på Stambanan genom övre Norrland och Botniabanan genom mer enkelriktning av godstrafiken så banorna fungerar mer som ett dubbelspår
- Effektivare järnvägsdrift genom att styra trafiken så att Bergslagsbanan och Godsstråket genom Bergslagen används mer som ett funktionellt dubbelspår för godstrafiken.
- Farledsförberedelser för malmtransporter , Etapp 1 (objekten preciseras under 2012)
- Trelleborg, muddring och utmärkning av inseglingstrännan
- Trollhättan / Göta älv, etapp 1
- Trelleborg, muddring och utmärkning av inseglingstrännan
- Spårbyte Nyland-Långsele
- Väg för tunga malmtransporter mellan Pajala och Svappavaara
- Trelleborgsbanan, ökad elkraft (förslag deluppdrag)
- Åstorp-Teckomatorp, etapp 2, (förslag deluppdrag)
- Storvik-Gävle, mötesspår (förslag deluppdrag)
- Ökad kapacitet Borlänge-Frövi, (förslag deluppdrag)

10 2012-05-31

TRAFIKVERKET

Bild 4.10

Godspaket utvecklingsnivå hög

Steg 4 Prio 1

- Åtgärdande av bullerproblem kontinentalbanan
- Särskilda körfält för godsdistribution i storstäderna, ev även kollektivtrafik.
- Uddevalla, översyn av farledsdesign och utmärkning från Marstrand via Stenungsund till Uddevalla
- Farledsätgärder Hargshamn, Klintehamn, Karlsborg, Uddevalla, Karlskrona
- Farledsförberedelser för malmtransporter, etapp 2
- Öresund, muddring i Flintrännan
- Trollhättan / Göta älv , etapp 2
- Förbättringar eller ombyggnad i anslutningar till hamnar och terminaler.
- Anpassning av rondeller till tunga och långa fordon.
- Ökad bärighet och bredd på vägar med tung godstrafik, t ex malm- och skogstransporter.
- Ökad bärighet för gruvtransporter i Bergslagen
- Tillåta längre och tyngre fordon i vissa relationer, t ex ETT- projektet.
- Värme i ett körfält för de 10 mest problemfyllda backarna i strategiska godsnätet
- Elektrifiering av järnväg till Gävle hamn
- Ökad kapacitet Gävle–Sundsvall, (förslag deluppdrag)
- Ökad kapacitet Avesta–Fagersta (förslag deluppdrag)
- Ökad kapacitet Falun–Borlänge (förslag deluppdrag)




11 2012-05-31


Bild 4.11

Godspaket utvecklingsnivå hög

Steg 4 Prio

- Ökad kapacitet Hallsberg–Degerön, (förslag deluppdrag)
- Ökad kapacitet Umeå–Boden, (förslag deluppdrag)
- Ökad kapacitet Malmбанan, (förslag deluppdrag)
- Ökad kapacitet Ställdalen–Frövi, (förslag deluppdrag)
- Ökad kapacitet Rekarne–Eskilstuna–Flen

Steg 4 Prio 2

- E4 Ljungby-Toftanäs, 2+2-väg
- ERTMS järnväg Dannemora-Hargshamn
- Fyrspår Flackarp-Högevall/Lund C
- Kapacitetshöjande åtgärder Lund C – Hässleholm, inklusive Hässleholm C
- Norrbottenbanan, etapp 1

Steg 4 Prio 3

- Ytterligare ökad kapacitet Hallsberg–Degerön
- Sydostlänken (Hässleholm – Karlshamn)
- Elektrifiering av strategiskatgodsnät på väg för transporter med hybridlastbilar
- Tillgång till förnyelsebara drivmedel för tung godstrafik på strategiskt godsnät på väg (flytande gas, etanol, etc)
- Ny fast förbindelse Helsingborg-Helsingör

.....med flera

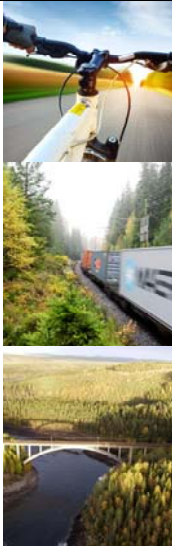



12 2012-05-31


Bild 4.12

Det här händer nu

- Vi arbetar kontinuerligt med att fånga in synpunkter
 - hearingar genomförda under mars månad för att ta in synpunkter
 - remissvar senast den 31 mars
- Slutrapport till regeringskansliet 30 april
- Remissmaterial via www.trafikverket.se/kapacitet



13 2012-05-31

 TRAFIKVERKET

Bild 4.13

5 Bilder som visades av Stefan Back, Transportgruppen



Bild 5.1



Bild 5.2

Förutsättningar – "Minneslista"

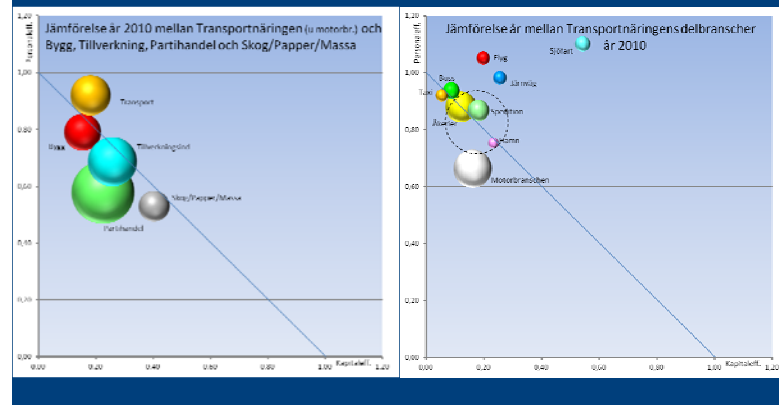
- Samhället behöver handel och förflyttning
- Handel genererar godstransporter
- Godstransporter genererar trafikflöden
- Godstransporter hänger oftast ihop i långa internationella kedjor

transportgruppen.se

Bild 5.3

Svenska transportnäringens relativa ekonomiska konkurrenskraft

(källa: Grufman & Reje, hämtat från årsredovisningar)



transportgruppen.se

Bild 5.4



Bild 5.5

EU:s transportpolitik på godsområdet

- Tre huvudmål på näringslivsområdet: *ökad konkurrenskraft och energisäkerhet, minskad klimatpåverkan*
- Vitboken 2011: -60% klimatgaser från transporter till 2050 och brutet fossilberoende men utan minskad mobilitet
- Fordon/bränslen, infrastruktur, marknader, styrmedel, logistik, stadstrafik
- TEN-T riktlinjer 2011: stamnät, flaskhalsar och europeiskt mervärde, näringslivssamverkan, breddning av åtgärderna (energi, ITS, logistik och innovation)
- Ny pott öronmärkta TEN-T pengar

transportgruppen.se

Bild 5.6



Gröna Korridorer – ett EU-initiativ

- Koncept för näringslivets långväga godstransporter inom EU presenterat i "Freight Logistics Action Plan" oktober 2007
- Sammanfogar redan befintliga initiativ (Järnvägskorridorer, Naiades, sjömotorvägar, TEN-T, Marco Polo)
- Sammodalitet, terminaler, innovation, miljövänlighet, alternativa bränslen
- Huvudsakligen 2011 integrerat i riktlinjerna för TEN-T

transportgruppen.se

Bild 5.7



Det svenska Gröna Korridorer-projektet

Svenskt initiativ 2008 i Logistikforum → regeringsuppdrag 2010

Ett samarbete mellan Trafikverket, VINNOVA, Sjöfartsverket (sekretariat) + Logistikforum, TransportGruppen, Näringslivets Transportråd

Pågår 2010-2012

1. Bevaka och initiera utveckling av nya effektiva och långsiktigt hållbara transportlösningar.
2. Etablera minst en Grön Korridor till och från Norden.
3. Samla in och sprida information om Gröna Korridorer.

Kommissionen stöder det svenska initiativet som del av sin egen policyutveckling på godsområdet

transportgruppen.se

Bild 5.8



Vad är en Grön Korridor?

- Hållbara logistiklösningar med dokumenterat minskad miljö- och klimatpåverkan, hög säkerhet, hög kvalitet och effektivitet.
- Integrerade logistikupplägg med ett optimalt utnyttjande av trafikslagen.
- Harmoniserat regelverk med öppenhet för alla aktörer.
- En koncentration av nationell och internationell godstrafik på relativt långa transportsträckor.
- Effektiva och strategiskt placerade omlastningspunkter samt anpassad och stödjande infrastruktur.
- En plattform för utveckling och demonstration av innovativa logistiklösningar.

transportgruppen.se

Bild 5.9



Gröna Korridorer – tre fokusområden



Affärsupplägg, demonstrationer, FoU, ensamma eller i kombination

transportgruppen.se

Bild 5.10



Gröna Korridorer mätbara kriterier

Handbok för beräkning av effekter på korridoren vid transporter från dörr till dörr.

Mäter emissioner och energi:

- Globalt (växthusgaser, fossila bränslen)
- Regionalt (NOx, SOx)
- Lokalt (HC, PM)

Både i relativa tal och absoluta tal

Handboken klar för användning under närmaste månaden



transportgruppen.se

Bild 5.11



Fokus på två Gröna Korridorer

Västra korridoren: Oslo – Göteborg – Rotterdam

Östra korridoren: Narvik – Hallsberg – Neapel
(= EU järnvägskorridor B)

Samverkan med EU-stödda Östersjö- och Nordsjöprojekt och med EU:s Supergreen.

Under 2012 etablering av västra korridoren + utveckling av östra korridoren



transportgruppen.se

Bild 5.12



Gröna Korridorer – vad pågår?

- Inventering gjord av ca 200 FUD-projekt – från denna lista identifieras "kunskapsluckor" för nya initiativ
- Stöd till "matchning" och mätning av delprojekt, hjälp med svensk eller EU-finansiering av demos
- Regelbundna öppna referensgruppsmöten inkl. studiebesök
- TV-film om Gröna Korridorer sändes våren 2011
- Demodag 22 September 2011 (15 demos, 200+ deltagare, prisutdelning) i Göteborg
- Nästa demodag 2012-12-12 i Malmö, inkl. undertecknande av MoU om västra korridoren på ministernivå

transportgruppen.se

Bild 5.13



Gröna Korridorer

Varför engagerar sig näringslivet?

- Hållbar och effektiv logistik avgörande framtidsfråga för konkurrenskraften
- Samverkan offentliga-privata aktörer nödvändigt
- Gröna Korridorer kan lyfta fram pågående arbete i företagen (och inom forskning)
- Gröna Korridorer kan underlätta samarbete och finansieringslösningar
- Gemensamma beräkningsmodeller stärker trovärdighet
- Ger förbättrat underlag för diskussioner om incitament och styrmedel med politisk nivå

transportgruppen.se

Bild 5.14



Det vill vi uppnå!

- Effektiva och hållbara godstransportkedjor på längre sträckor, där alla trafikslag bidrar sammodalt
- En EU-omfattande infrastruktur som stödjer dessa godstransportkedjor inkl. IT-stöd, administrativa regler och ek. incitament.
- Logistik & godstransporter som en progressiv och uppskattad framtidsbranch

transportgruppen.se

Bild 5.15

6 Bilder som visades av Professor Kenth Lumsden, Chalmers tekniska högskola

CHALMERS



**"Hur effektiviseras godsets
förflyttning från leverantör till
slutkund"**

- 2012-03-29

Kent Lumsden
 Division of Logistics and transportation
 Chalmers University of Technology

S-412 96 Göteborg
 Sweden
Kent.Lumsden@chalmers.se
 120305

1

Bild 6.1

If they only had a brain.



Wouldn't it be nice if your packages just knew
the best way to go and the fastest way to get there?

2

Bild 6.2

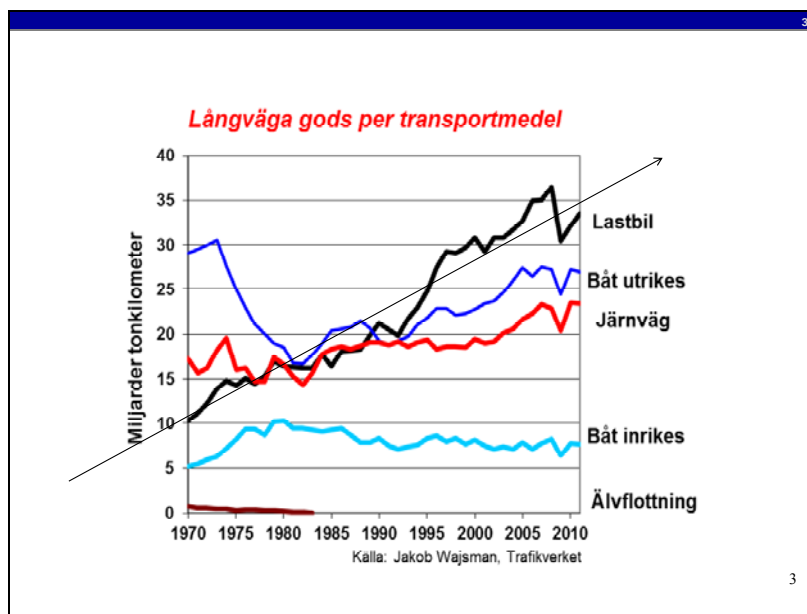


Bild 6.3

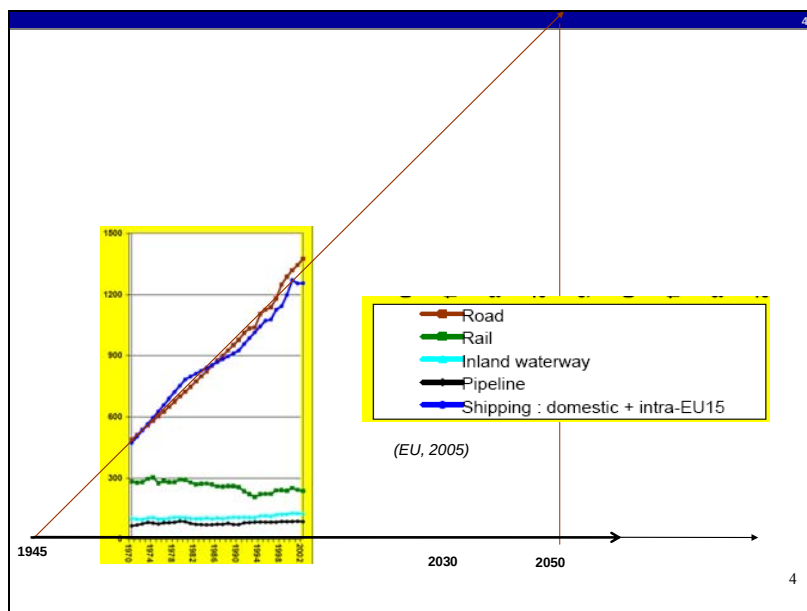


Bild 6.4

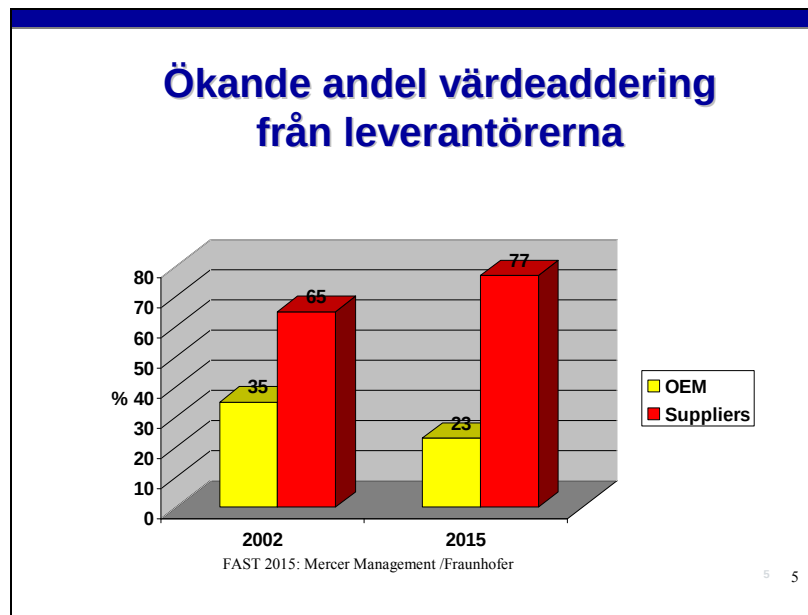


Bild 6.5

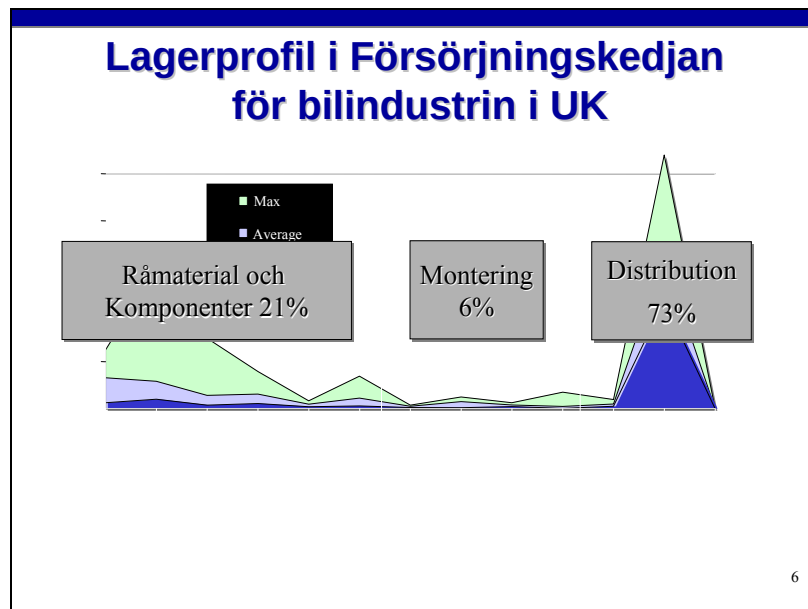


Bild 6.6

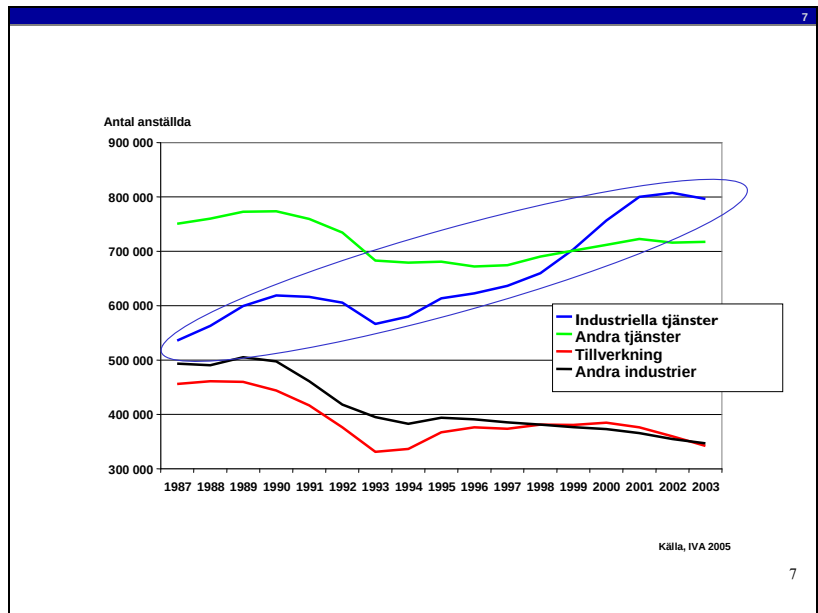


Bild 6.7

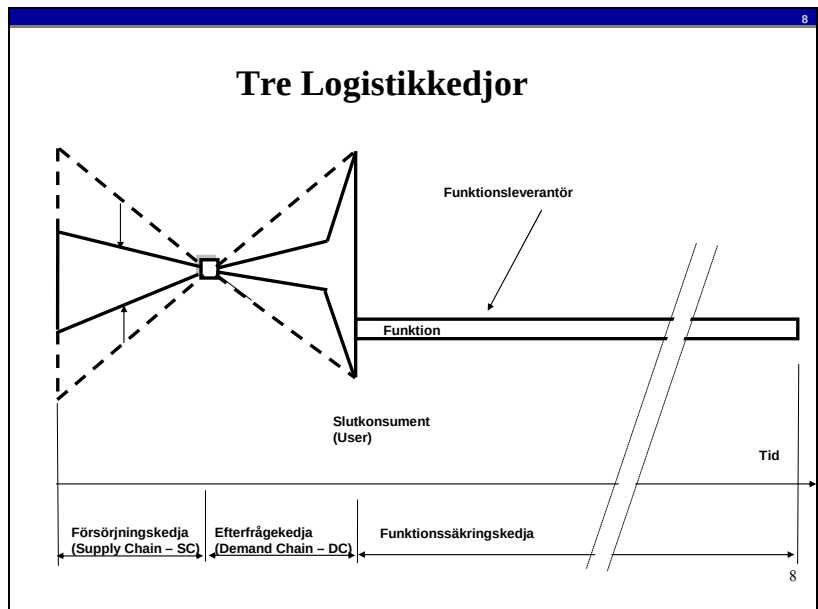


Bild 6.8

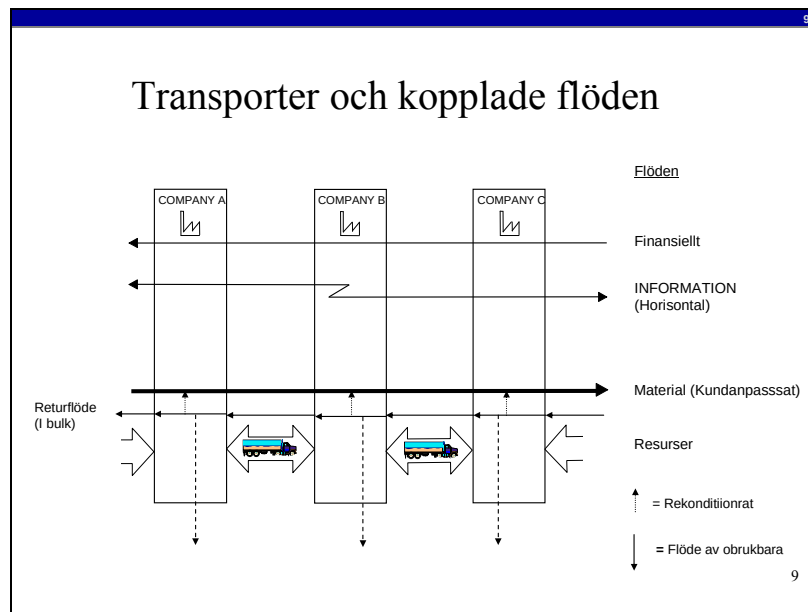


Bild 6.9

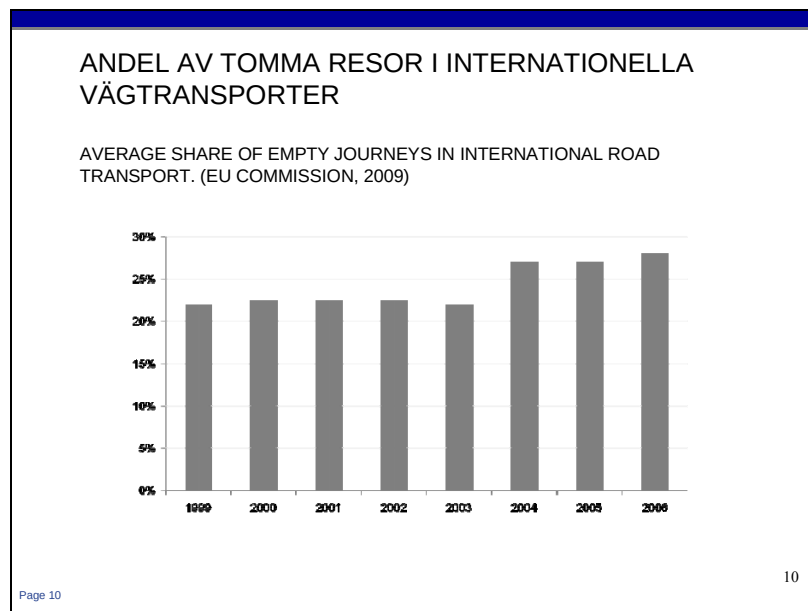


Bild 6.10

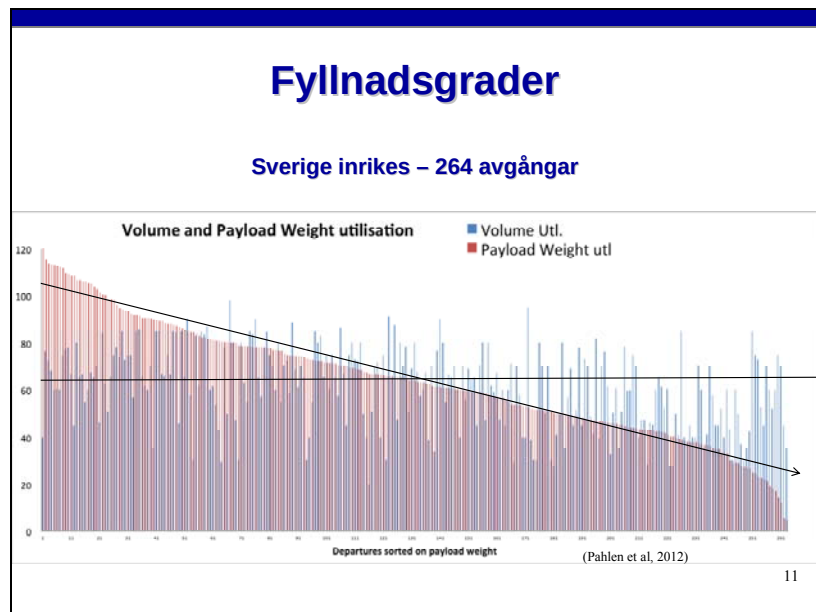


Bild 6.11

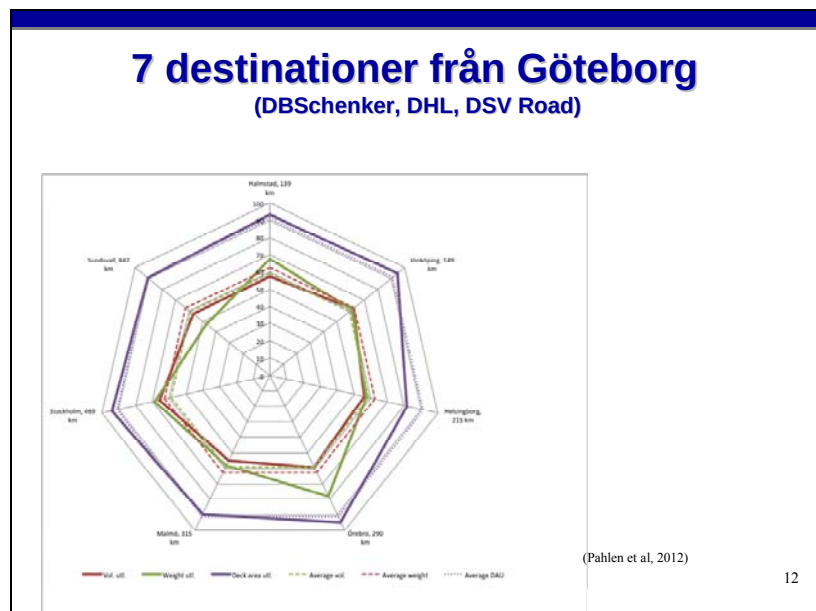
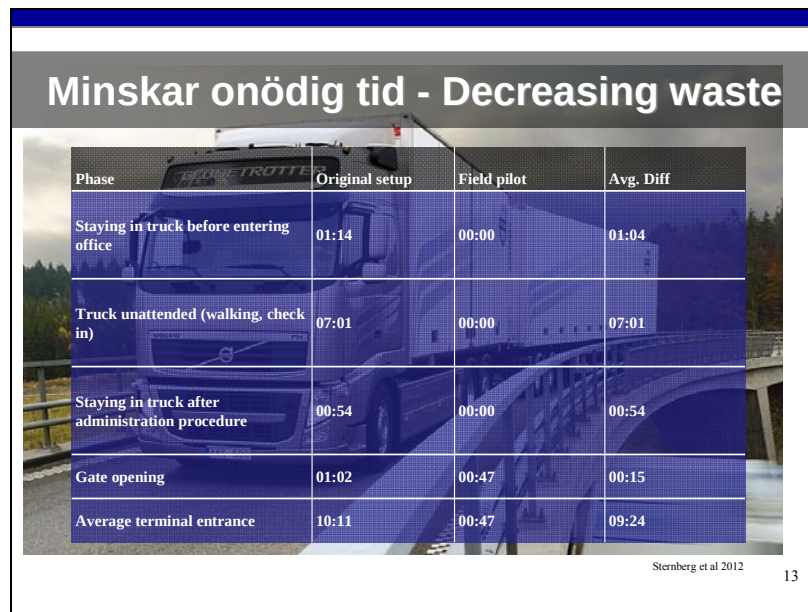
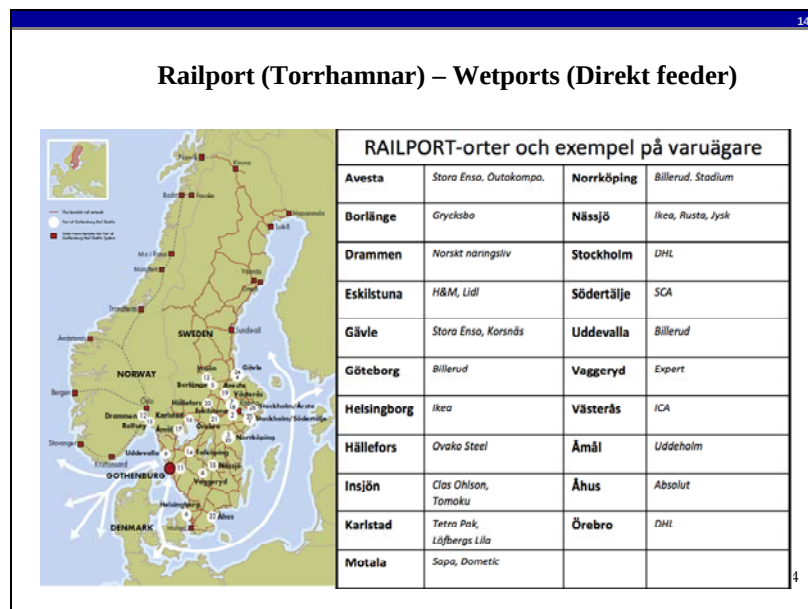


Bild 6.12



13

Bild 6.13



4

Bild 6.14

Effektivisering

B-train for 2 x 40' containers (STS Transport, SWE)
GCW >70 tonnes Length >28 m



15

Bild 6.15

Lap top

**1956 – never heard
about it!!**

**1991 – never heard
about it in a truck!!**



16

Bild 6.16

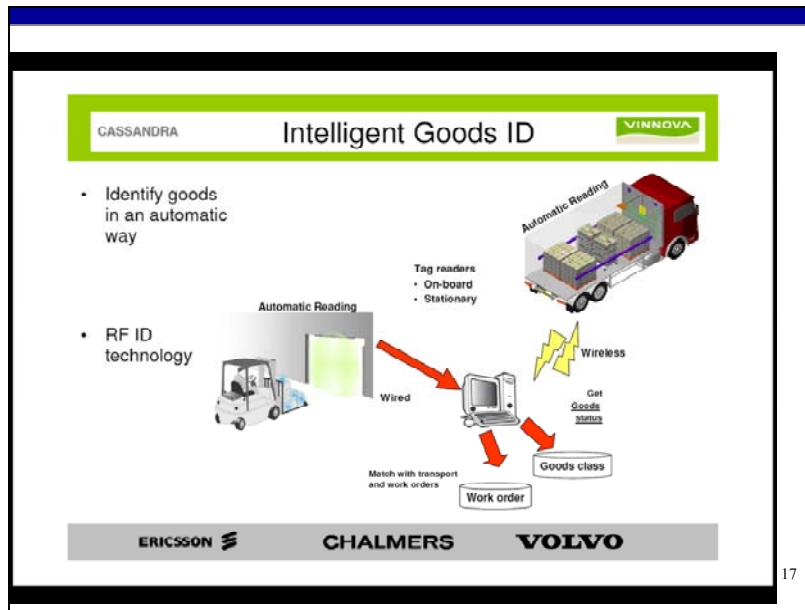


Bild 6.17

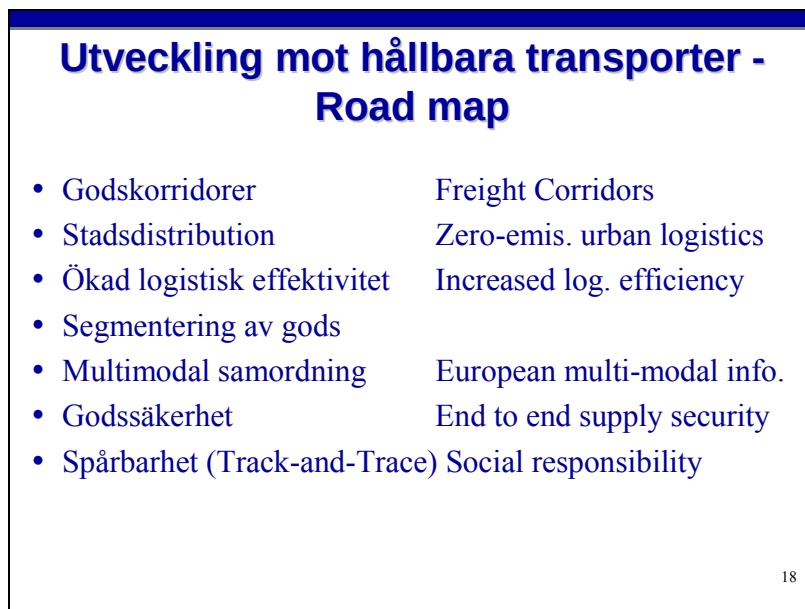


Bild 6.18



19

Bild 6.19

EUROPEAN CONFERENCE ON ICT
4TH 4 TRANSPORT LOGISTICS

WELCOME PROGRAMME PROCEEDINGS REGISTRATION VENUE SUPPORTERS CONTACT US

4th European Conference on ICT for Transport Logistics (ECITL)

We are pleased to announce the 4th European Conference on ICT for Transport Logistics (ECITL '11) on the 13th and 14th of October 2011 in Thessaloniki, Greece.

The event is mainly organized by the University of Applied Sciences Vorarlberg GmbH (FHV) and is supported by several independent EU funded projects dealing with different issues in transport logistics. Together they try to establish a common exchange and cooperation platform for stakeholders and researchers in the logistics sector. The target audience includes everyone who is involved in logistics operations, e.g. logistics operators, industry, infrastructure providers and authorities.

20

Bild 6.20

7 Bilder som visades av Professor Harry Frank, Mälardalens högskola



Bild 7.1



Bild 7.2

Elen, den utsläppsfria energibäraren med hög effektiviseringspotential, kommer att spela en framtida nyckelroll för att minska det fossila beroendet och utsläppen inom vägtransporterna

?

Bild 7.3

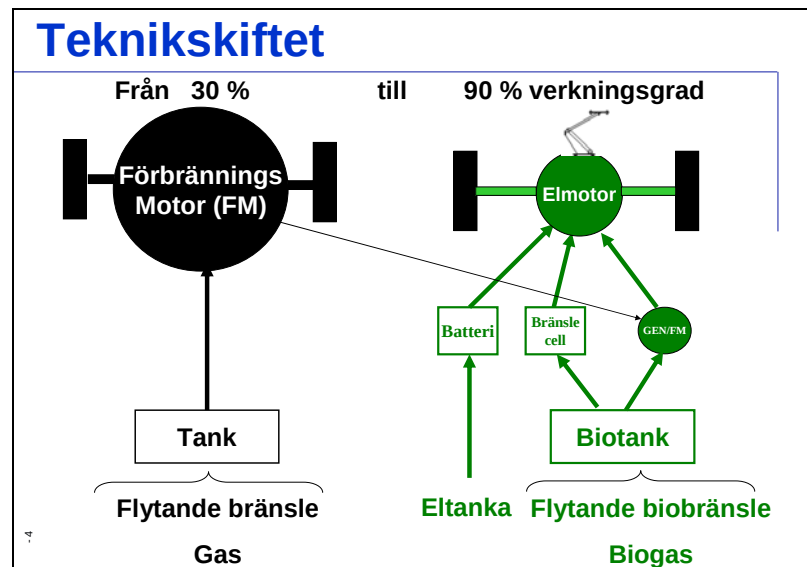


Bild 7.4

Allt går snart med Elektricitet

Gå från liter/mil till kWh/mil

5

Bild 7.5

Grön transport



5

Bild 7.6

Elförsörjningen

1 kg batteri/tonkm

- 2 tons personbil 200 kg för 100 km
- 40 tons lastbil 20 ton för 500 km

■ **Slutsats:**

Batteriet är en lösning för personbilar men inte för tunga vägtransporter. Här behövs en kontinuerlig tillförsel av el.

Bild 7.7



Bild 7.8

Elförsörjningen



Bild 7.9

Kostnad

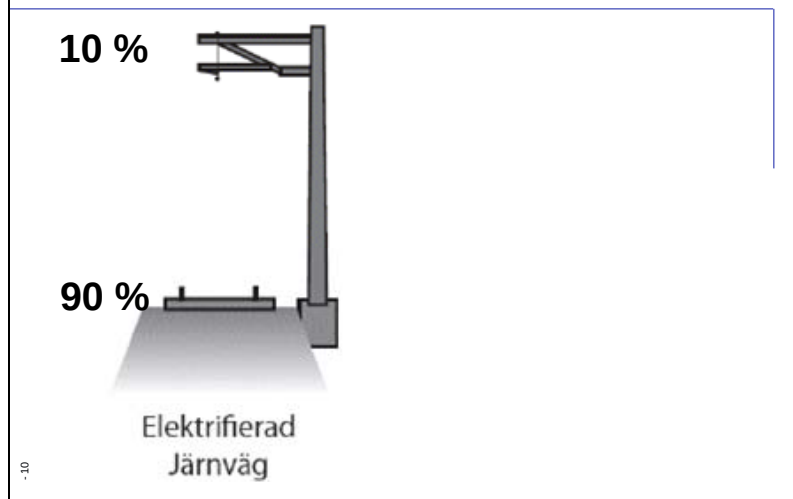


Bild 7.10

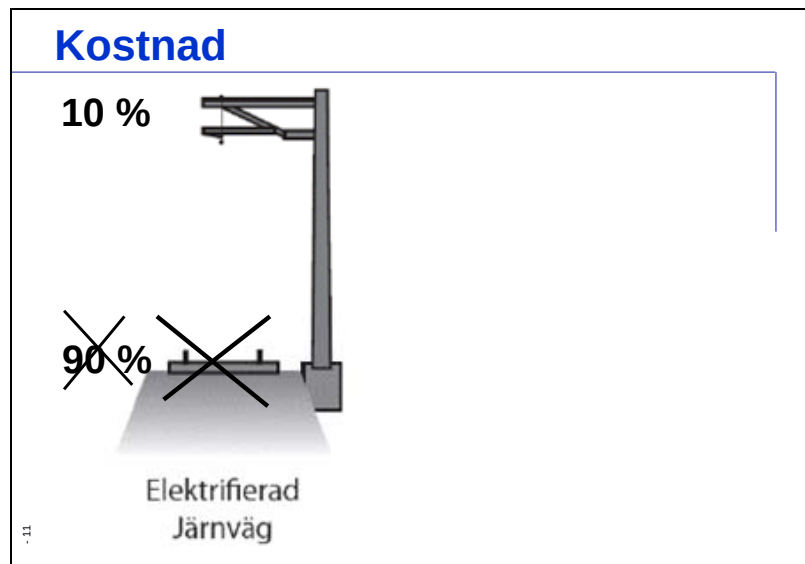


Bild 7.11

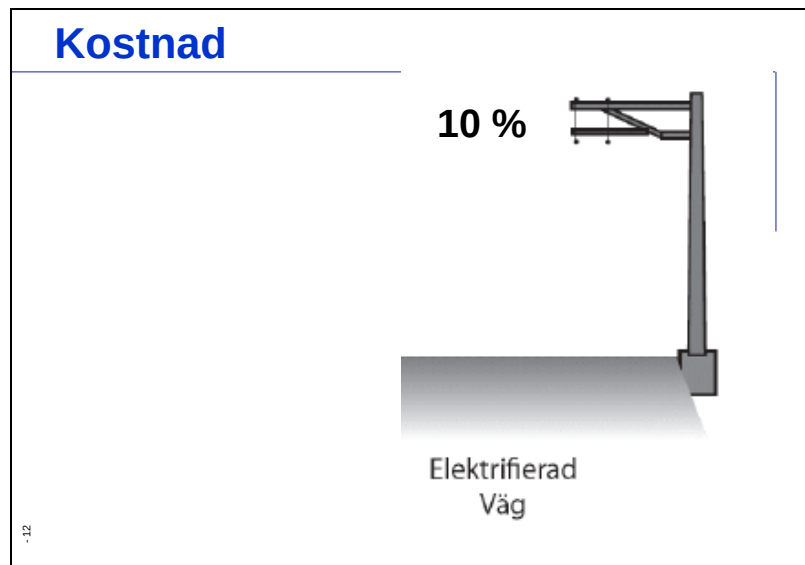


Bild 7.12

Trådtradare – en fossiloberoende 2030-lösning vi kan realisera idag

- 13

Bild 7.13

Trådtradarprojektets mål och omfattning

**Att ta fram en rekommendation på en
aktiv strömavtagare och en
kontaktledning i syfte att elektrifiera
tung vägfordon**

- 14

Bild 7.14

Trådtradare i verkligheten



Siemens catenary hybrid truck in operation (source: Siemens Mobility)

Bild 7.15

Tillbyggnadssats till existerande lastbilar

- Strömvtagare
- Elmotor
- Generator
- Kontrollskåp

Bild 7.16

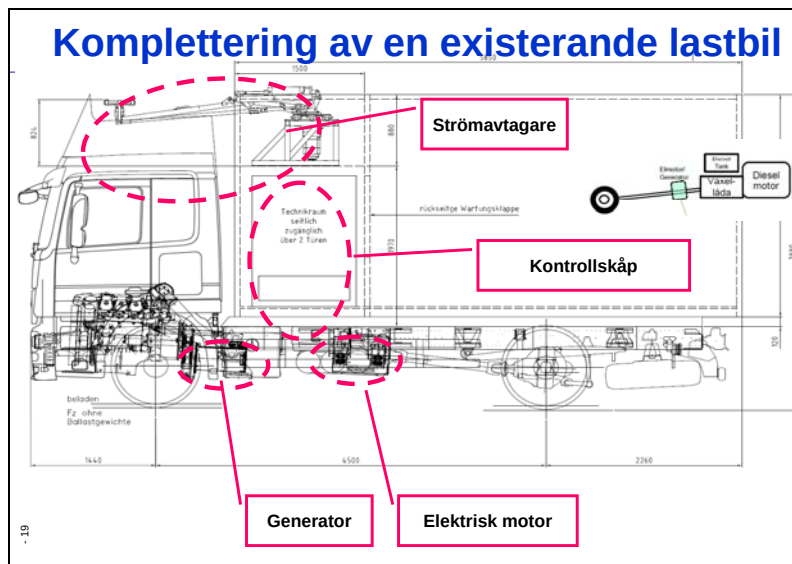


Bild 7.17

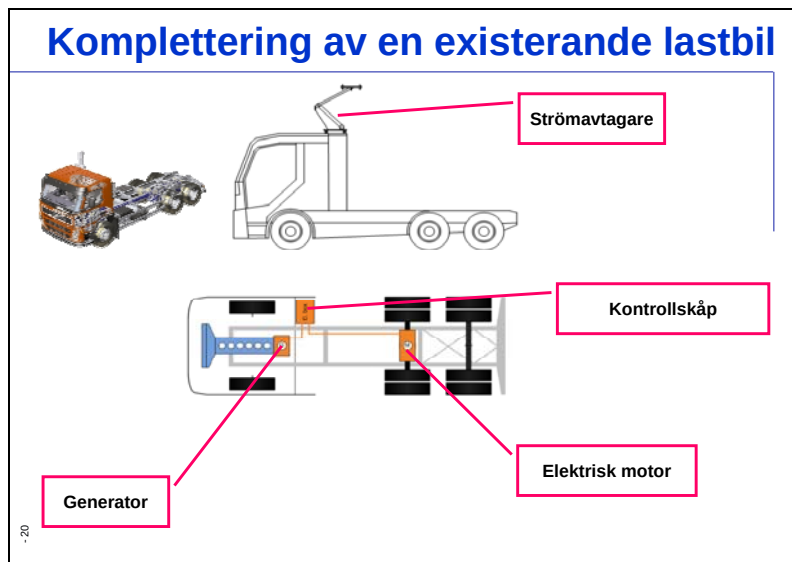


Bild 7.18

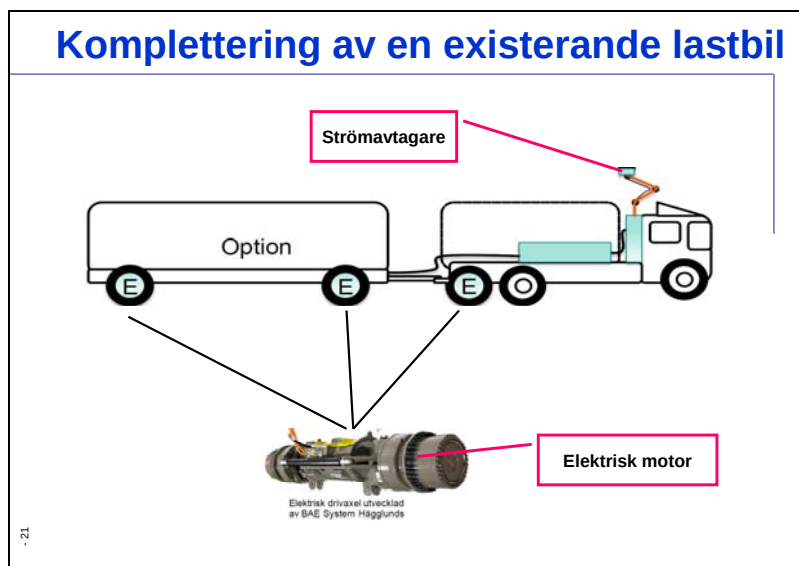


Bild 7.19

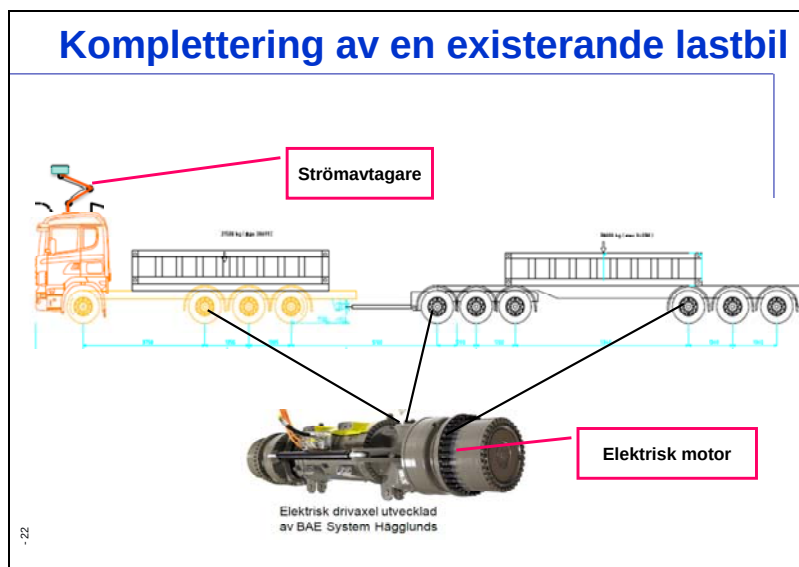


Bild 7.20

Trådtradarna:

- är en etablerad tekniklösning
- utnyttjar befintliga vägar
- ger snabb vinst till miljön
- gör inga intrång på systempatent
- är ett öppet system för alla fordonstillverkare
- är lätt att integrera i konventionella fordon
- har låga investeringskostnader
- gör inget ingrepp i vägbanorna
- ger stora energieffektiviseringsvinster
- ger liten spårbildning

Bild 7.21

RAPPORTER FRÅN RIKSDAGEN		2009/10
2009/10:RFR1	MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET Uppföljning av statens insatser för småskalig livsmedelsproduktion	
2009/10:RFR2	MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET Svenska fiskbestånd med framtidsfokus	
2009/10:RFR3	SOCIALUTSKOTTET Forskning som berör socialtjänstlagen och kompletterande regelverk	
2009/10:RFR4	SOCIALUTSKOTTET Socialutskottets och Statens medicinsk-etiska råds öppna seminarium om en ny fosterdiagnostisk metod den 22 oktober 2009	
2009/10:RFR5	SOCIALUTSKOTTET Socialutskottets öppna seminarium om äldrefrågor den 26 november 2009	
2009/10:RFR6	FÖRSVARSKOTTET Försvarskottets offentliga utfrågning om Afghanistan	
2009/10:RFR7	TRAFIKUTSKOTTET Pumplagen – uppföljning av lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel	
2009/10:RFR8	KULTURUTSKOTTET Kulturutskottets offentliga utfrågning om funktionshindrade och scenrummet	
2009/10:RFR9	SOCIALUTSKOTTET Socialutskottets öppna seminarium om socialtjänstlagen med fokus på dess utformning och tillämpning inom socialtjänsten den 28 januari 2010	
2009/10:RFR10	TRAFIKUTSKOTTET Trafikutskottets offentliga utfrågning om den senaste tidens stora tågförseningar den 18 februari 2010	
2009/10:RFR11	KULTURUTSKOTTET Kulturutskottets offentliga utfrågning om jämställdhet och maktstrukturer inom kulturens område	
2009/10:RFR12	CIVILUTSKOTTET Näringslivets självregleringsorgan – utvecklingen sedan 2003	
2009/10:RFR13	TRAFIKUTSKOTTET Samhällsekonomisk kalkylering – referat från trafikutskottets seminarium den 12 november 2009	

2010/11:RFR1	MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET Uppföljning av ekologisk produktion och offentlig konsumtion
2010/11 RFR2	MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET Uppföljning av statens satsning på hållbara städer
2010/11 RFR3	CIVILUTSKOTTET, TRAFIKUTSKOTTET, MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET Hållbara städer – med fokus på transporter, boende och grönområden
2010/11:RFR4	TRAFIKUTSKOTTET Offentlig utfrågning om vinterberedskapen inom järnvägstrafiken
2010/11:RFR5	FINANSUTSKOTTET Utvärdering av riksbankens penningpolitik och arbete med finansiell stabilitet 2005–2010 Engelska Evaluation of the Riksbank's monetary policy and work with financial stability 2005–10
2010/11:RFR6	KULTURUTSKOTTET Kulturutskottets offentliga utfrågning om barns och ungas rätt till kultur

RAPPORTER FRÅN RIKSDAGEN		2011/12
2011/12:RFR1	MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET Biologisk mångfald i rinnande vatten och vattenkraft – En uppföljning	
2011/12:RFR2	UTBILDNINGSUTSKOTTET Utbildningsutskottets offentliga utfrågning om forsknings- och innovationsfrågor	
2011/12:RFR3	MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET Offentlig utfrågning om biologisk mångfald i rinnande vatten och vattenkraft	
2011/12:RFR4	KONSTITUTIONSUTSKOTTET Konstitutionsutskottets seminarium om en nordisk samekonvention	
2011/12:RFR5	NÄRINGSUTSKOTTET eHälsa – nytta och näring	
2011/12:RFR6	KONSTITUTIONSUTSKOTTET Frågeinstituten som kontrollinstrument Volym 1 och 2	
2011/12:RFR7	SOCIALUTSKOTTET Socialutskottets öppna utfrågning på temat Missbruks- och beroendevård – vem ska ansvara för vad? torsdagen den 24 november 2011	
2011/12:RFR8	TRAFIKUTSKOTTET Tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg – En uppföljning	
2011/12:RFR9	TRAFIKUTSKOTTET Trafikutskottets offentliga utfrågning den 8 december 2011 om järnvägens vinterberedskap	
2011/12:RFR10	KULTURUTSKOTTET Verksamheten vid scenkonstallianserna – En utvärdering	
2011/12:RFR11	KONSTITUTIONSUTSKOTTET Kunskapsöversikt om nationella minoriteter	
2011/12:RFR12	UTBILDNINGSUTSKOTTET Rapporter från utbildningsutskottet Förstudie – utbildningsvetenskaplig forskning Breddad rekrytering till högskolan	
2011/12:RFR13	SKATTEUTSKOTTET Uppföljning av undantag från normalskattesatsen för mervärdeskatt	