

TSJ
2025-724

Godstransportköparnas syn på
järnvägsmarknaden 2024

© Transportstyrelsen

Väg och järnväg
Trafikant

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning	TSJ 2025-724
Författare	Josefin Hallenberg, Anna Oja och Jonathan Sundin
Månad År	Juni 2025

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Förord

Enligt järnvägsmarknadsförordningen ska Transportstyrelsen regelbundet fråga företrädare för användare av järnvägstjänster om deras syn på hur järnvägsmarknaden fungerar. Därför genomförde Transportstyrelsen under hösten 2024 en kvalitativ marknadsundersökning bland godstransportköpare om deras syn på järnvägstransporter. Denna rapport bygger på resultaten från den undersökningen. Det är fjärde gången i ordningen som Transportstyrelsen genomför denna typ av undersökning.

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

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

Borlänge, juni 2025

Lena Vidin
Sektionschef Strategisk analys

Sammanfattning

Transportstyrelsen har för fjärde gången genomfört en undersökning om godstransportköparnas syn på järnvägsmarknaden.

Resultaten visar att transportköparnas syn på järnvägstransporter varierar i hög grad beroende på deras behov och val av transportupplägg. De som har ett behov som är förenligt med järnvägens styrkor har generellt en mer positiv uppfattning om järnvägen, medan de som fraktar mindre volymer med vagnslasttransporter tenderar att vara mer kritiska.

Under förutsättning att de grundläggande kriterierna är uppfyllda lyfter transportköparna fram flera fördelar med järnvägstransporter, särskilt hög lastkapacitet, kostnadseffektivitet vid längre transportavstånd och låg miljöpåverkan. Samtidigt pekar de ut flera brister som påverkar järnvägens konkurrenskraft negativt. Transportköparnas kritik rör främst alltför långa och oförutsägbara ledtider, otillräcklig tillförlitlighet och kapacitetsbegränsningar.

Transportköparna ser också flera utmaningar kopplade till hanteringen på terminalerna, vilket särskilt påverkat synen på vagnslast- och kombitågstransporter. Flera anser att det finns för få kombiterminaler, vilket ofta medför långa lastbilstransporter innan godset kan lastas om till järnväg. Andra utmaningar som lyfts fram är höga kostnader för omlastning mellan trafikslag och begränsad konkurrens inom rängering.

Valet att använda järnväg för sina godstransporter grundar sig oftast på en kombination av kapacitetsmässiga, ekonomiska och miljömässiga skäl. När de grundläggande kvalitetskraven är uppfyllda spelar priset ofta en avgörande roll i transportbeslutet. Det är mot denna bakgrund som flera transportköpare uttrycker en oro över att alltför påtagliga kostnadsökningar i jämförelse med andra trafikslag kan göra det svårare att motivera järnvägstransporter för vissa typer av sändningar.

Att öka andelen godstransporter på järnväg har länge setts som en viktig åtgärd för att minska transportsektorns utsläpp av växthusgaser. Transportköparna har i grunden en positiv syn på järnvägstransporter och uttrycker också en vilja att använda järnvägen i större utsträckning. Men för att denna ambition ska kunna förverkligas menar de att det behövs åtgärder som stärker tillförlitligheten, bidrar till mer förutsägbara ledtider samt ökar kapaciteten både på spåren och i terminalerna.

INNEHÅLL

1	INLEDNING	7
1.1	Bakgrund.....	7
1.2	Syfte och frågeställningar	7
1.3	Metod	7
1.4	Förhållande till tidigare undersökningar.....	8
2	GODSTRANSPORTER I SVERIGE	9
2.1	Godstransporter på järnväg	10
2.1.1	Transporternas förändring över tid	11
2.2	Järnvägsmarknadens struktur och konkurrens.....	13
3	TRANSPORTKÖPARNAS SYN PÅ JÄRNVÄGSMARKNADEN.....	15
4	TRANSPORTKÖPARNAS SYN PÅ JÄRNVÄGSTRANSPORTER.....	18
4.1	Transportköparnas motiv att frakta på järnväg	18
4.2	Transportköparnas inställning till järnvägstransporter	19
4.2.1	Upplevda fördelar med järnvägstransporter	19
4.2.2	Upplevda nackdelar med järnvägstransporter	21
4.2.3	Upplevd stagnation i järnvägens utveckling	23
4.2.4	Risk för minskade godsvolymer på järnväg	24
5	TRANSPORTKÖPARNAS SYN PÅ TERMINALHANTERING	27
6	PRIORITERINGAR FÖR MER KONKURRENSKRAFTIGA JÄRNVÄGSTRANSPORTER.....	30
7	AVSLUTANDE REFLEKTION	32

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Inom EU har det under lång tid funnits en ambition att harmonisera regelverken på järnvägsområdet. Målsättningen är att skapa en gemensam inre transportmarknad där järnvägen utgör en viktig del. En del av den europeiska regleringen på järnvägsområdet är det så kallade SERA-direktivet.¹ För att regelverken ska kunna få den effekt som eftersträvas är det viktigt att känna till vad användarna, det vill säga resenärerna och godstransportköparna, anser om järnvägsmarknaden. I SERA-direktivets artikel 56.7 anges att regleringsorganet, i Sveriges fall Transportstyrelsen, regelbundet ska tillfråga användare av järnvägstjänster om deras uppfattning om marknaden. Denna bestämmelse har införlivats i svensk lagstiftning genom 7 kap. 1 § andra stycket i järnvägsmarknadsförordningen (2022:416).

1.2 Syfte och frågeställningar

Syftet med undersökningen är att få en fördjupad förståelse för hur godstransportköpare uppfattar godstransporter på järnväg. I enlighet med järnvägsmarknadsförordningen är ambitionen att resultaten ska göra det möjligt för Transportstyrelsen att i högre grad ta hänsyn till användarnas perspektiv i sitt framtida arbete.

Tre centrala frågeställningar har legat till grund för undersökningen:

- Vad anser godstransportköparna är viktigast när de fraktar varor med tåg?
- Vad anser godstransportköparna fungerar bra respektive mindre bra vid järnvägstransporter?
- Hur upplever godstransportköparna att konkurrensen på marknaden fungerar?

Med utgångspunkt i dessa frågeställningar har vi tagit fram ett frågeformulär (se Bilaga 1). Formuläret har anpassats beroende på vilket företag som har intervjuats och har ibland frångåtts för att möjliggöra följdfrågor eller fördjupningar. Detta har gett respondenterna utrymme att ge mer detaljerade förklaringar, vilket i sin tur har bidragit till en mer nyanserad bild och större förståelse.

1.3 Metod

Undersökningen har genomförts i form av semistrukturerade intervjuer. Målgruppen har avgränsats till företag som köper järnvägstransporter för att

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

transportera varor. Urvalet har gjorts med avsikt att spegla olika branscher med skilda behov och förutsättningar kopplade till sina transportlösningar.

Tabell 1: Antal intervjuade företag per bransch

Bransch	Antal intervjuer
Avfallshantering och återvinning	1
Butiks- och partihandel	2
Energi	1
Järn- och stålindustri	3
Livsmedelstillverkning	1
Logistik	1
Skogsbruk och pappersindustri	1

Intervjuer genomfördes med totalt 10 olika företag. Även om detta urval är för litet för att dra säkra eller alltför generaliserbara slutsatser, ger det ändå värdefulla inblickar i hur transportköpare i olika branscher, med varierande storlek och i olika delar av landet, upplever att järnvägstransporter fungerar. Resultaten bör därför inte tolkas som säkra sanningar, utan snarare som illustrativa exempel på hur transportköpare med olika förutsättningar kan resonera kring användningen av järnvägstransporter. De aspekter som vi lyfter fram i rapportens resultatdel är i första hand sådana som återkommer i intervjuerna och som det tycks finnas en viss samsyn kring.

Intervjuerna dokumenterades genom skriftliga anteckningar. Det innebär att de citat som förekommer i rapporten inte är ordagranna återgivningar, utan snarare parafraser som fångar andemeningen i vad respondenterna uttryckt.

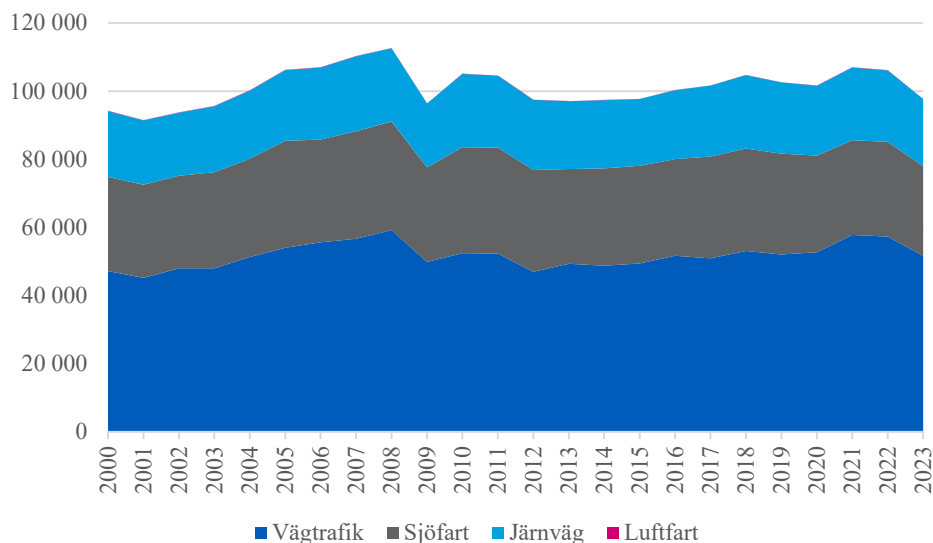
1.4 Förhållande till tidigare undersökningar

Detta är den fjärde gången som Transportstyrelsen genomför en användarstudie bland godstransportköpare inom järnvägsområdet. Undersökningarna har utförts med samma övergripande metod och likartade frågeställningar. Vissa mindre justeringar har gjorts i frågeformuläret, men i grunden är innehållet detsamma. Detta gör också att det finns möjlighet att jämföra resultaten över tid. Jämförbarheten begränsas dock av undersökningens kvalitativa metod, som gör att det inte finns kvantitativa data att utgå från. De jämförelser som ändå görs syftar främst till att identifiera aspekter som är återkommande eller att uppmärksamma indikationer på förbättringar eller försämringar inom vissa områden.

2 Godstransporter i Sverige

Godstransportsystemet kan liknas vid ett blodomlopp för ekonomin. Det är genom detta system som varor kan flöda mellan länder och regioner, som avstånd mellan producenter och konsumenter kan överbryggas och som förutsättningar för ekonomisk tillväxt kan skapas. Ett välfungerande godstransportsystem är därför avgörande för näringslivets konkurrenskraft. Inledningsvis ges en översiktlig beskrivning av det svenska godstransportsystemet. Syftet är att sätta undersökningens resultat i ett relevant sammanhang för att underlätta förståelsen.

Det totala godstransportarbetet i Sverige uppgick 2023 till cirka 98 miljarder tonkilometer. Transporterna utförs främst med lastbil, tåg och fartyg. Under detta år stod lastbilstrafiken för 53 procent, sjöfarten för 27 procent och järnvägen för 20 procent av godstransportarbetet. Flyget stod enbart för en liten del.² Därutöver är det även vanligt att de olika trafikslagen kombineras i en intermodal transportkedja. Uppskattningsvis fraktas omkring en femtedel av de avgående sändningarnas godsmängd i olika intermodala transportkedjor.³



Figur 1: Utvecklingen av godstransportarbetet i Sverige 2000-2023 uppdelat efter trafikslag

Källa: Trafikanalys

Av figur 1 framgår att godstransportarbetets fördelning mellan de olika trafikslagen har varit förhållandevis stabil över tid. Sett till den senaste tioårsperioden har vägtrafikens andel av godstransportarbetet ökat med cirka

² Trafikanalys (2024). Transportarbetet i Sverige 2000-2023. Statistik 2024:26.

³ Trafikanalys (2022). Varuflödesundersökningen 2021. Statistik 2022:33.

3 procentenheter, medan järnvägens andel har minskat med 0,4 procentenheter och sjöfartens med 2,4 procentenheter. Att fördelningen är förhållandevis stabil beror delvis på att trafikslagen har olika styrkor och svagheter, vilket gör dem mer eller mindre lämpliga för olika typer av transporter beroende på vad som fraktas, hur mycket som fraktas och hur långt det fraktas. Lastbilstransporter är ofta bäst lämpade för kortare transporter av varugrupper som karaktäriseras av högt värde, hög tidskänslighet och hög skadekänslighet, medan järnvägstransporter lämpar sig bättre vid stora och tunga godsmängder över längre transportavstånd. Detta återspeglas på ett bättre sätt i statistiken när den delas upp efter in- och utrikes trafik. Vid inrikes trafik står lastbilen för en övervägande del av godstransporterna, medan järnvägen och sjöfarten har en större andel vid utrikes trafik.⁴

Trafikslagen möter således i hög grad olika sorters behov och snarare än att konkurrera, kompletterar de ofta varandra. Detta innebär att konkurrensytan mellan trafikslagen ofta är liten och att det för många sändningar bara finns ett realistiskt alternativ för transportköparen att ta ställning till.

2.1 Godstransporter på järnväg

Järnvägstransporter spelar således en viktig roll i godstransportsystemet, särskilt för tunga, regelbundna och långväga transporter. Under 2024 uppgick godstransportarbetet på järnväg till knappt 22 miljarder tonkilometer. Nivån har varit förhållandevis stabil under en längre period, och varierat från omkring 20 till 23 miljarder tonkilometer. Även om godstransportarbetet steg i spåren av covid-19-pandemin, har en successiv nedgång noterats sedan 2021. Trafikarbetet för godstågen uppgick under 2024 till 37 miljarder tågkilometer. Medan godstågens trafikarbete har varit relativt oförändrat över tid, har persontågens ökat kraftigt. Detta har resulterat i att godstågen står för en allt mindre del av trafiken på järnvägsnätet. 2024 uppgick denna andel till 23 procent, att jämföra med 34 procent vid millennieskiftet.⁵

Godstransporter på järnväg delas huvudsakligen in i system-, vagnslast- och kombitågstransporter. Dessa transportupplägg skiljer sig åt i både utförande samt förutsättningar och möter därför olika sorters behov.

Systemtågstransporter

Systemtågstransporter innebär att vagnar från en och samma transportköpare kopplas samman till ett heltåg. Detta går sedan enligt ett förutbestämt schema mellan två fasta punkter, utan behov av omlastning eller rangering. Upplägget är fördelaktigt vid behov av regelbundna

⁴ Trafikanalys (2024). Transportarbetet i Sverige 2000-2023. Statistik 2024:26.

⁵ Trafikanalys (2025). Bantrafik 2024. Statistik 2025:21.

transporter av stora och tunga godsmängder och används därför ofta inom industrisektorn, där större och återkommande godsflöden är en del av produktionskedjan. Varugrupper som ofta fraktas med systemtåg är exempelvis malm, stål, industrikomponenter och timmer. Förutsatt att fyllnadsgraderna är tillräckligt höga, är systemtåg både ett kostnadseffektivt och förutsägbart alternativ för transportköparen.

Vagnslasttransporter

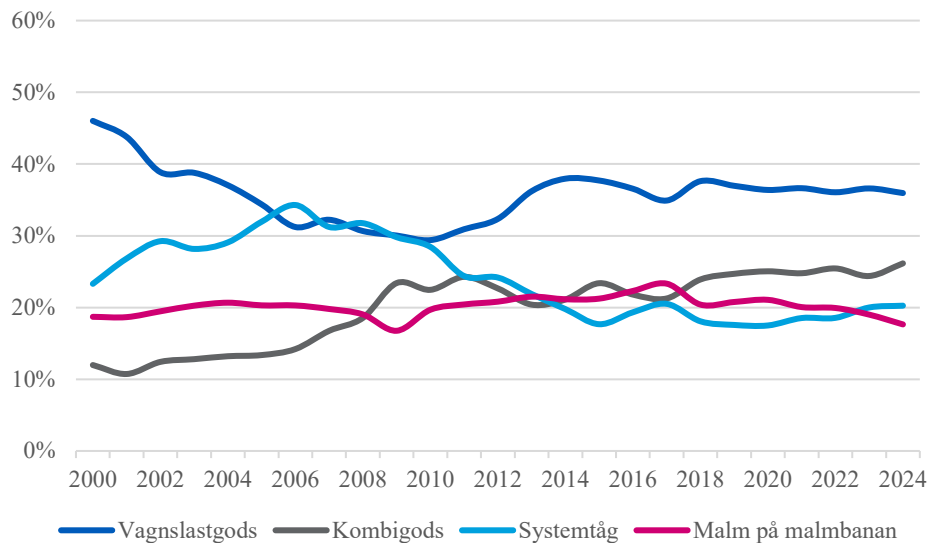
Vagnslasttransporter innebär att enskilda godsvagnar, från olika transportköpare, sätts samman till heltåg genom rangering. Detta sker ofta på rangerbangårdar där vagnarna sorteras efter destination, men kan även ske genom växling på sidospår eller bangårdar. Lastning och lossning sker vanligtvis vid industrispår, med hjälp av matartåg som transporterar vagnar till och från större bangårdar. Eftersom rangeringen ofta är resurskrävande och står för en stor del av kostnaden är vagnslasttransporter ofta mindre kostnadseffektiva än exempelvis systemtåg. Samtidigt erbjuder de en förhållandevis hög flexibilitet, eftersom transportköparen inte behöver fylla ett helt tåg. Därför lämpar sig vagnslasttransporter för varierande flöden av medeltungt gods, såsom träprodukter, kemikalier och byggmaterial.

Kombitågstransporter

Kombitågstransporter är en form av intermodal transport, där två eller flera trafikslag kombineras i en transportkedja. I kombitrafiken används lösa enhetslastbärare, såsom containrar, växelflak eller semitrailrar, som flyttas mellan trafikslagen vid omlastningsterminaler. I regel används lastbilar i början och slutet av transportkedjan, medan huvudtransporten sker med tåg eller fartyg. Omlastningen och matartransporten kan utgöra en stor del av den sammanlagda kostnaden, vilket medför att transporterna kräver längre avstånd för att vara ett konkurrenskraftigt alternativ.

2.1.1 Transporternas förändring över tid

Fördelningen mellan de olika typerna av transporterna har varierat över tid. I figur 2 visas de olika transporttypernas andel av det totala godstransportarbetet på järnväg mellan 2000 och 2024. Malmtransporter på malmbanan är en form av systemtåg, men särredovisas i statistiken eftersom de utgör en betydande del av godstransportarbetet.



Figur 2: Andel av godstransportarbete per segment, 2000-2024

Källa: Trafikanalys, egna bearbetningar

2024 stod vagnslasttransporterna för den största andelen, med 36 procent av godstransportarbetet. Därefter följer kombitågstransporterna med 26 procent, systemtågstransporterna med 20 procent och malm på malmbanan med 18 procent.

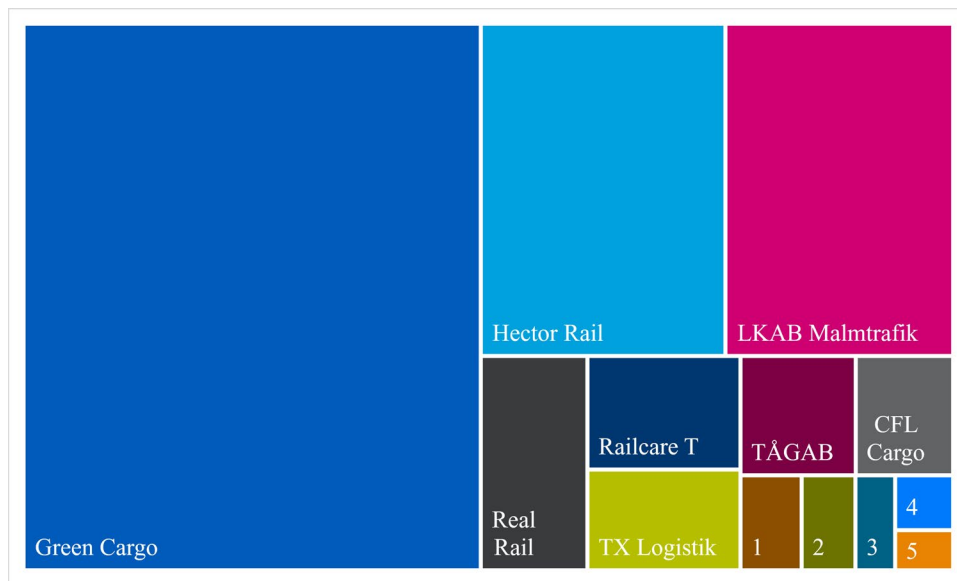
Fördelningen mellan segmenten har varit relativt likartad under de senaste åren. Vissa trendmässiga förändringar kan dock urskiljas över ett längre tidsintervall:

- En ökning av kombitransporterna. Sedan 2000 har andelen kombitransporter mer än dubblats. En stor del av tillväxten skedde mellan 2006 och 2015. Under de senaste åren går det fortsatt se en tillväxt, om än inte lika påtaglig.
- En minskning av systemtågstransporterna. Sedan millennieskiftet har andelen systemtågstransporter minskat från 23 procent till 20 procent. De allra senaste åren är trenden dock uppgående och sedan 2020 har trafikens andel ökat med 3 procentenheter.
- En minskning av vagnslasttransporterna. Sett till hela perioden har vagnslasttransporterna minskat med 10 procentenheter. Trots att trafiken alltjämt befinner sig på ett sluttande plan har den allra tydligaste nedgången avtagit. En bidragande orsak är svårigheterna att bedriva trafiken med lönsamhet och att förutsättningarna för trafiken har försämrats över tid, bland annat genom en minskning av antalet rangerbangårdar, industrispår och taxepunkter.

- Malmtransporterna är relativt konstanta. Andelen malm på Malmbanan har varit tämligen oförändrad över det längre intervallet, med ungefär en femtedel av godstransportarbetet.

2.2 Järnvägsmarknadens struktur och konkurrens

2023 bedrev 15 företag, varav 2 med licens i andra länder, kommersiell godstrafik på det svenska järnvägsnätet. I figur 3 framgår företagens marknadsandelar baserat på redovisad nettoomsättning för räkenskapsåret 2023. Observera att företag med licens i andra länder inte är inkluderade.



Figur 3: Godstransportföretagens marknadsandel baserat på nettoomsättning 2023⁶

Källa: Respektive företags årsredovisning

Marknaden kan storleksmässigt delas in i fyra kategorier. Den enskilt största aktören är Green Cargo med 49 procent av marknaden. Därefter följer Hector Rail och LKAB Malmtrafik med en marknadsandel på 16 respektive 15 procent. Ytterligare därefter följer ett antal medelstora företag: Real Rail, Railcare T, TÅGAB, CFL Cargo och TX Logistik, samtliga med en marknadsandel i intervallet mellan 2 och 4 procent. Slutligen finns ett antal mindre företag i Nordiska Tåg, Inlandståg, Tågfrakt, Grenland Rail och BLS Rail, alla med en marknadsandel under 1 procent.

Trots att det snart har gått 30 år sedan marknaden avreglerades är den tidigare monopolisten fortfarande den klart största aktören. Över tid har det däremot skett en gradvis förskjutning, där Green Cargo allteftersom har förlorat andelar på marknaden till sina konkurrenter. De senaste fem åren har Green Cargos marknadsandel minskat med drygt 7 procent, medan

⁶ Företag med nummer: 1) Grenland Rail, 2) BLS Rail, 3) Inlandståget, 4) Nordiska tåg, 5) Tågfrakt.

exempelvis Hector Rail har ökat sin med drygt 2 procentenheter. Denna trend blir tydligare över längre tidsperioder. Även om det finns indikationer på att marknaden har luckrats upp och att fler aktörer konkurrerar om uppdragen, är den fortfarande i hög grad koncentrerad till ett fåtal större aktörer.

Som tidigare nämnts är marknaden differentierad, och kan huvudsakligen delas in i vagnslast-, kombi- och systemtågtransporter. Konkurrensen både mellan operatörer och trafikslag skiljer sig mellan dessa segment.

Inom segmentet för systemtågtransporter förekommer konkurrens mellan tågoperatörer, medan konkurrensen med andra trafikslag är begränsad. Detta beror på att järnvägen har stora konkurrensfördelar gentemot lastbilen i form av kapacitet och kostnadseffektivitet vid stora och stabila godsflöden. Inom segmentet för vagnslasttransporter är dynamiken annorlunda. Eftersom det enbart är Green Cargo som kan utföra rangering är konkurrensen mellan tågoperatörer högst begränsad. Samtidigt förekommer viss konkurrens gentemot lastbilen. Även kombitågtransporter konkurrerar i viss mån med lastbilen. Enligt VTI är det framför allt följande faktorer som avgör om både väg och järnväg kan betraktas som realistiska alternativ för en sändning:

- Transportavståndet är längre än 300 kilometer
- Godset är inte starkt tidskritiskt
- Krav på flexibilitet är relativt låga
- Godset är volym- eller viktmässigt lämpligt för järnväg
- Det finns god tillgång till kombiterminaler eller omlastningsmöjligheter.⁷

Forskning visar att prisförändringar i järnvägstransporter har en viss effekt på efterfrågan på lastbilstransporter. I en studie har korspriselasticiteten exempelvis uppskattats till närmare 0,6.⁸ Det innebär att en prisökning på järnvägstransporter med 1 procent väntas öka efterfrågan på lastbilstransporter med 0,6 procent. Detta indikerar att det finns en konkurrens mellan trafikslagen, men att den inte är särskilt stark. Detta värde varierar sannolikt beroende på faktorer som typ av gods, transportavstånd och tidskänslighet.

⁷ VTI (2017). Vad styr valet av trafikslag för godstransporter? En kunskapsöversikt. Notat 3-2017.

⁸ Trafikanalys (2022). Godstransporter och konkurrenskraftens utveckling. Rapport 2022:2.

3 Transportköparnas syn på järnvägsmarknaden

En välfungerande konkurrens är en viktig faktor för att marknaden ska utvecklas i takt med transportköparnas behov, och därigenom bidra till mer attraktiva transporter. I intervjuerna har transportköparna därför fått reflektera kring hur de upplever marknadens funktion och dess utveckling över tid.

Som redan har nämnts är godstransportmarknaden differentierad och olika typer av transporter möter olika sorters behov. Detta innebär att den marknad som transportköparen möter i hög grad styrs av behoven för den specifika transporten. Av intervjuerna går det snabbt att konstatera att transportköparna upplever en mer utbredd konkurrens inom segmenten för kombi- och systemtågstransporter än inom vagnslasttransporter.

"För de intermodala transporterna har vi oftast olika utförare att välja mellan" – företag inom logistik

"Inom vagnslast begränsas valfriheten av att endast en aktör erbjuder tjänsten. Det finns en tydlig förbättringspotential i att utveckla rangeringen för ökad konkurrensneutralitet." – företag inom järn- och stålindustri

I dagsläget är det enbart Green Cargo som bedriver vagnslasttransporter i en större skala. Detta hänger samman med de särskilda krav som transporterna ställer. Förutom fjärr- och matartåg krävs även tillgång till rangering och växling. Dessutom är transporterna förenade med ett större ekonomiskt risktagande, eftersom lönsamhet i uppläggen förutsätter att gods från flera olika kunder kan samordnas. Sammantaget innebär detta att det är svårare för nya operatörer att påbörja denna typ av trafik jämfört med exempelvis systemtågstransporter.

Ett centralt hinder för konkurrensen på denna marknad är tillgången till rangeringstjänster. I ett beslut från 2023, där Konkursverket hade utrett om Green Cargo brutit mot förbudet mot missbruk av dominerande ställning genom att neka en konkurrent tillgång till rangeringstjänster, konstaterade myndigheten att den begränsade tillgången till sådana tjänster utgör ett övergripande konkurrensproblem på marknaden. För att möta denna problematik har Trafikverket inlett ett projekt som syftar till att skapa förutsättningar för en mer konkurrensneutral rangering. Detta innebär att Trafikverket, utöver att tillhandahålla infrastrukturen, även tar över ansvaret för operativ planering och trafikstyrning vid rangeringen. I det aktuella ärendet bedömde Konkursverket att detta initiativ har potential att lösa de identifierade problemen, och valde därför att avsluta utredningen utan

åtgärder.⁹ Det råder dock fortfarande viss osäkerhet kring när projektet kan implementeras i praktiken.¹⁰

Även transportköparnas upplevelser av marknadsutvecklingen är i hög grad kopplade till deras specifika behov. De som använder kombi- och systemtågstransporter upplever i större utsträckning en positiv utveckling, och pekar bland annat på ökade möjligheter vid val av utförare och transportupplägg. Däremot finns det en mer negativ bild av utvecklingen inom segmentet för vagnslasttransporter.

"Vi ser ingen utveckling av konkurrensen när det gäller vagnslasttransporter, men upplever fler aktörer på intermodalsidan." – företag inom skogsbruk och pappersindustri

"Utan konkurrens sker heller ingen utveckling, och det är just utveckling som vagnslastsegmentet behöver." – företag inom järn- och stålindustri

Flera transportköpare ser positivt på Trafikverkets initiativ att ta ett större helhetsansvar för rangeringen. I intervjuerna uttrycks förhoppningar om att detta ska bidra till att sänka trösklarna på marknaden, möjliggöra för fler operatörer att erbjuda rangeringstjänster och därigenom stärka konkurrensen på marknaden.

"Jag är övertygad om att en konkurrensutsättning av rangeringen och ett övertagande av styrningen från Trafikverkets sida skulle vara ett viktigt steg framåt. Det är en avgörande framgångsfaktor för järnvägens framtida utveckling." – företag inom järn- och stålindustri

Vagnslasttrafiken har under en längre tid genomgått en stegvis rationalisering, där olönsamma linjer allteftersom har avvecklats. I samband med tidtabellskiftet 2024 genomförde Green Cargo ytterligare neddragningar i trafiken. Dessa omfattade närmare 60 taxepunkter på omkring 30 olika orter.¹¹ Transportköparnas valmöjligheter vid vagnslasttransporter har således begränsats ytterligare under det gångna året. Det råder dock delade meningar kring konsekvenserna av detta. Några befarar att det kommer att göra det svårare för dem att transportera vissa varor på järnväg i fortsättningen.

"Tillförlitligheten är helt okej. Nu drar dock Green Cargo ner på vagnslasten, vilket gör det sämre för oss. Vi överväger en intermodal lösning som kan göra det möjligt att lösa." – företag inom livsmedelstillverkning.

⁹ Konkurrensverket (28 mars 2023). Konkurrensverket avslutar utredning om rangeringstjänster efter initiativ från Trafikverket.

¹⁰ Järnvägar.nu (27 december 2024). Trafikverket tar över rangeringen.

¹¹ Järnvägar.nu (24 september 2024). Green Cargo hårdbantar.

Andra menar däremot att neddragningarna kan skapa förutsättningar för dem att frakta mer gods på järnväg. Detta gäller dock under förutsättningen att det möjliggör för Green Cargo att satsa mer resurser på den trafik som bibehålls, så att denna fungerar på ett mer effektivt sätt.

"Att Green Cargo nu drar ner men samtidigt satsar mer på volymstarka stråk är något vi ser försiktigt positivt på – det planerade trafikupplägget kan komma att gynna oss." – företag inom avfallshantering och återvinning

Sammanfattningsvis upplever många transportköpare att konkurrensen på marknaden inte fungerar fullt ut. Detta gäller särskilt inom vagnslasttrafiken, där det i praktiken enbart finns en operatör i Green Cargo. Dessa transporter konkurrerar däremot, under vissa förutsättningar, delvis med lastbilstrafiken. Inom system- och kombitågstransporterna upplever transportköparna att det finns vissa valmöjligheter och flera menar dessutom att konkurrensen har stärkts över tid.

4 Transportköparnas syn på järnvägstransporter

I intervjuerna fick transportköparna möjlighet att resonera kring de överväganden som ligger till grund för deras val att använda järnvägen för godstransporter, hur de upplever att transporterna fungerar och hur de ser på transporternas utveckling över tid.

4.1 Transportköparnas motiv att frakta på järnväg

De transportköpare som har intervjuats i denna undersökning har vitt skilda behov när det kommer till användningen av järnvägstransporter. Det rör sig om företag som fraktar allt från under 100 000 ton till över 30 miljoner ton per år. Järnvägens andel av deras totala godsvolymer varierar också kraftigt, från så lite som 5 procent till upp mot 100 procent. Undersökningen omfattar således både transportköpare som är helt beroende av järnvägen för att transportera gods och transportköpare som enbart använder den i en begränsad utsträckning. De flesta använder sig främst av vagnslast- eller kombitågstransporter, medan de med stora och regelbundna godsflöden i högre grad nyttjar systemtågstransporter.

När transportköparna fattar beslut om transportupplägg utgår de i första hand från de specifika behoven för transporten i fråga. Det första steget är att bedöma om järnvägen överhuvudtaget är ett realistiskt alternativ med hänsyn till sändningens egenskaper, såsom vad som ska fraktas, hur långt det ska fraktas och inom vilka tidsramar. Eftersom trafikslagen har olika styrkor och svagheter, är de mer eller mindre kapabla att möta olika sorters behov. Om behoven stämmer överens med järnvägens egenskaper kan den vara ett konkurrenskraftigt alternativ. Infrastrukturella förutsättningar, till exempel om mottagaren är ansluten till järnvägsnätet, eller om omlastning krävs för att nå slutdestinationen, påverkar också om järnvägen ses som ett lämpligt alternativ.

De alternativ som bedöms vara praktiskt genomförbara jämförs sedan med avseende på faktorer som kvalitet, tillgänglighet och kostnad. Även aspekter som etablerade kontaktnät, tidigare erfarenheter och personliga preferenser kan spela en viss roll. Flera transportköpare framhåller att priset är en viktig faktor i detta skede av beslutsprocessen, men att det sällan är avgörande om inte alternativet samtidigt lever upp till grundläggande kvalitetskrav. Miljöaspekter nämns som en allt viktigare faktor över tid, men väger fortfarande inte lika tungt som kvalitet och pris.

När valet faller på järnvägen är det oftast utifrån en kombination av kapacitetsmässiga, ekonomiska och miljömässiga skäl. Om transportköparen har behov av regelbundna transporter av stora och tunga

godsvolymer över långa avstånd upplevs järnvägen ofta som det naturliga valet.

"Järnvägen är oslagbar när det gäller att frakta stora volymer över långa sträckor. Det blir både kostnadseffektivt och klimatsmart." – företag inom järn- och stålindustri

Samtidigt är järnvägen inte alltid ett lämpligt eller ens möjligt alternativ. För mindre godsvolymer eller transporter över kortare avstånd ses lastbilen ofta som ett mer användbart alternativ. Skulle mottagaren sakna anslutning till järnvägsnätet blir helhetsupplägget ofta mer komplext, eftersom aspekter som ekonomi, hållbarhet och logistik kopplade till omlastningen då måste vägas in. I sådana fall kan lastbilstransporter upplevas både som ett mer flexibelt och praktiskt alternativ.

Flera transportköpare anser att järnvägen i hög grad kan tillgodose deras behov av järnvägstransporter. Bland annat på grund av kapacitetsbegränsningar menar dock vissa att de inte kan nyttja järnvägen i den utsträckning som de hade önskat.

4.2 Transportköparnas inställning till järnvägstransporter

Av intervjuerna blir det tydligt att transportköparnas syn på järnvägstransporter i hög grad påverkas av deras individuella behov. Transportköpare med ett transportbehov som är förenligt med järnvägens styrkor har generellt en mer positiv uppfattning, medan de som fraktar mindre volymer med exempelvis vagnslasttransporter tenderar att vara mer kritiska. Trots dessa skillnader går det att urskilja vissa återkommande aspekter, både när det kommer till upplevda fördelar och nackdelar.

4.2.1 Upplevda fördelar med järnvägstransporter

Flera av de intervjuade transportköparna har en i grunden positiv inställning till att använda järnvägen för sina godstransporter. Givet att de grundläggande villkoren för en järnvägstransport är uppfyllda, lyfter de fram flera olika fördelar, särskilt när det gäller:

- Hög lastkapacitet
- Kostnadseffektivitet vid längre avstånd
- Låg miljöpåverkan

Hög lastkapacitet

Den mest genomgående fördelen som nämns i intervjuerna är järnvägens höga lastkapacitet. Genom sin lastkapacitet betraktas järnvägen ofta som det enda reella alternativet för tungt och volymkrävande gods. Möjligheten att transportera stora mängder gods i en och samma sändning bidrar till ett

effektivt transportupplägg i jämförelse med lastbilstransporter, som skulle kräva ett stort antal lastbilar för att hantera motsvarande volymer.

"För oss handlar det främst om kapacitet. Vi får med oss mycket gods på en gång, och det är dessutom bra ur miljösynpunkt." - företag inom skogsbruk och pappersindustri

Flera transportköpare framhåller även att järnvägen, när den fungerar som den ska, kan erbjuda stabila och förutsägbara transporter. Detta gäller särskilt vid fasta flöden med systemtågstransporter. Transportköpare med sådana behov har i regel byggt upp interna rutiner för att kunna hantera järnvägstransporterna på ett effektivt sätt.

Ekonomiskt fördelaktig vid längre transportavstånd

När transporterna sker över tillräckligt långa transportavstånd blir järnvägen inte bara kapacitetsmässigt fördelaktig, utan även ekonomiskt konkurrenskraftig. Jämfört med lastbilstransporter har järnvägen höga fasta men samtidigt låga rörliga kostnader. Detta innebär att järnvägens lönsamhet jämfört med lastbilens ökar i takt med transportavståndet. Den exakta brytpunkten för när järnvägen blir ett lönsamt alternativ är svår att fastställa, eftersom den bland annat påverkas av faktorer som fyllnadsgrad och behovet av omlastning. Generellt krävs dock kortare sträckor vid systemtågstransporter än intermodala transporter, där även omlastning och matartransport ingår. Några transportköpare upplever dock att kostnaderna för järnvägstransporter har dragit iväg under de senaste åren, och att det även börjar märkas på de längre distanserna.

"På långa sträckor lönar sig järnvägen – men det ekonomiska försprånget håller på att krympa." – företag inom avfallshantering och återvinning

Låg miljöpåverkan

Av intervjuerna blir det även tydligt att järnvägens låga klimatavtryck är en tydlig styrka och konkurrensfördel jämfört med lastbilstransporter. För transportköpare med ambitiösa hållbarhetsmål väger miljöaspekten allt tyngre i transportbeslutet. Flera uppger att både interna klimatkrav och kunders förväntningar på miljövänliga transporter har ökat i betydelse. Detta har varit en drivande faktor bakom viljan att öka godsvolymerna på järnväg.

"Vi ser tydliga miljövinster jämfört med vägtransporter, och det väger tungt i våra interna hållbarhetsmål." – företag inom butiks- och partihandel

Samtidigt betonas att miljöfördelarna sällan spelar en avgörande roll i transportbeslutet. Faktorer som kvalitet, kostnad och tillgänglighet väger i de flesta fall fortfarande tyngre. Om järnvägen inte lever upp till kraven avseende dessa aspekter väljs den ofta bort till förmån för andra alternativ, sina miljömässiga fördelar till trots. Därtill påpekas att miljövinsten inte

alltid ska ses som självklar, exempelvis i transportupplägg som kräver flera omlastningar eller där ledtiderna blir alltför långa.

4.2.2 Upplevda nackdelar med järnvägstransporter

Trots att flera transportköpare ser stora fördelar med järnvägen upplever de även en rad begränsningar som påverkar järnvägens konkurrenskraft negativt och därmed deras vilja att använda järnvägen för sina transporter. De aspekter som transportköparna riktar kritik mot rör främst:

- Långa och oförutsägbara ledtider
- Otillräcklig tillförlitlighet
- Begränsad flexibilitet
- Kapacitetsbegränsningar i infrastrukturen

Långa och oförutsägbara ledtider

Den vanligaste kritiken rör ledtiderna. Flera av de intervjuade upplever att ledtiderna vid järnvägstransporter är för långa, särskilt i jämförelse med lastbilstransporter. Ledtiderna upplevs dessutom i många fall ha blivit längre över tid. Detta begränsar möjligheten att använda järnvägen vid sändningar av exempelvis tidskänsligt gods.

"Ledtiderna har blivit längre över tid. Det är billigare att köra med lastbil, mycket på grund av att tåget tar för lång tid." – företag inom avfallshantering och återvinning

I många fall är det dock inte ledtiderna i sig som är det största problemet, utan snarare bristen på stabila och förutsägbara ledtider. Detta leder oss in på ytterligare en av de mest genomgående bristerna som nämns i intervjuerna. Flera transportköpare upplever nämligen att störningar och förseningar har blivit allt vanligare, vilket har inneburit en ökad osäkerhet gällande transportens genomförande. Osäkra leveranstider försvårar transportplaneringen och kan skapa kostsamma störningar i logistikkedjan. Detta gäller särskilt vid kombi- eller vagnslasttransporter, där det ofta finns tidsfönster på kombiterminalen eller rangerbangården att förhålla sig till. I några av intervjuerna nämns detta som en direkt orsak till att de fraktar mindre godsmängder på järnvägen än vad som annars hade varit möjligt.

"Det är inte hur lång tid det tar som är det viktiga – det är att vi vet när det kommer fram." – företag inom livsmedelstillverkning

"Vi vill gärna satsa mer på tåg eftersom det är det mest miljövänliga alternativet. Men i dagsläget är tillförlitligheten så låg att ingen på företaget vågar flytta över mer gods." – företag inom logistik

Begränsad flexibilitet

En annan återkommande brist är att järnvägen upplevs som ett stelbent system med låg flexibilitet och anpassningsförmåga. I jämförelse med lastbilstransporter ställs ofta krav på lång framförhållning där möjligheterna att göra snabba justeringar vid ändrade behov är begränsade. Bristen på anpassningsförmåga utgör ett särskilt hinder för transportköpare med liten lagerhållning och mer dynamiska transportflöden.

"Ledtiderna är långa, och vi upplever järnvägen som stelbent och oflexibel. Det tar tid att ställa om vid förändringar." – företag inom järn- och stålindustri

Det bör samtidigt påpekas att det i stor utsträckning ligger i järnvägens natur att vara ett mindre flexibelt alternativ än lastbilstransporter. Vid regelbundna sändningar och fasta flöden, där behovet av flexibilitet inte är lika stort, upplevs det inte heller som särskilt begränsande. Vissa menar även att en viss grad av flexibilitet kan uppnås genom vagnslasttransporter.

Kapacitetsbegränsningar i infrastrukturen

Ytterligare en återkommande begränsning rör järnvägsnätets kapacitet. Vissa transportköpare lyfter att kapaciteten har blivit mer ansträngd över tid, särskilt på vissa sträckor och under vissa tider på dygnet. Detta har inneburit större svårigheter att få tillgång till attraktiva tåglägen som matchar deras behov. Några lyfter även att infrastrukturen kan sakna nödvändig bärighet och profil för deras transporter, vilket försämrar deras möjligheter att använda järnvägen på ett effektivt sätt.

"Kapaciteten fungerar ganska bra, men det är trångt på spåren. Vi märker att det inte alltid är lätt att få de tider man vill ha." – företag inom butiks- och partihandel

Vissa transportköpare lyfter även att de upplever att godstrafiken är lägre prioriterad än persontrafiken, både vid tilldelning av kapacitet och vid störningar eller banarbeten. De argumenterar för att prioriteringskriterierna behöver göras om för att kunna skapa förutsättningar för en mer välfungerande godstrafik.

"Godstransporter får inte längre komma i andra hand. De måste ges samma prioritet som persontransporter." – företag inom skogsbruk och pappersindustri

Därutöver påpekar transportköparna även att det, åtminstone initialt, ofta upplevs mer komplicerat att påbörja ett transportupplägg på järnväg. I jämförelse med lastbilstransporter kräver det större framförhållning, noggrannare planering och tätare samordning med externa aktörer. När en fungerande struktur väl finns på plats, upplever dock de allra flesta att

järnvägstransporter kan hanteras på ett smidigt sätt och är förhållandevis enkla att boka och administrera.

"Vi är en så stor köpare av lastbilstransporter så då är det enkelt. Det är lättare att köpa transporter med lastbil än med tåg." – företag inom butiks- och partihandel

Även om järnvägen har tydliga fördelar som hög kapacitet, kostnadseffektivitet vid längre transporter och låg miljöpåverkan, finns det således betydande utmaningar. Samtidigt bör det sägas att utmaningarna som lyfts fram i intervjuerna inte är unika för godstransporterna i Sverige. Transportköpare med internationella järnvägstransporter vittnar om att liknande problem förekommer i andra delar av Europa.

"I Europa har det varit stora problem med punktligheten och då har det varit fall där vi gått över från järnväg till väg." – företag inom butiks- och partihandel

"Transporterna i Sverige och på kontinenten fungerar i stora drag liknande, särskilt vad gäller vagnslast. Däremot märks en tydligare trängsel i det kontinentala järnvägsnätet." – företag inom järn- och stålindustri

4.2.3 Upplevd stagnation i järnvägens utveckling

Den samlade bilden av järnvägens utveckling under de senaste fem åren är övervägande negativ. Trots flera statliga satsningar och initiativ, däribland inom ramen för den nationella godstransportstrategin, för att främja järnvägens konkurrenskraft, upplever en majoritet av transportköparna att det inte har skett någon större positiv utveckling. Snarare ger flera uttryck för en utveckling som inte har gått i linje med deras behov och en besvikelse över att satsningarna som har genomförts inte har resulterat i några märkbara förbättringar.

"Vi hör om satsningar, men vi ser dem inte. För oss har det snarare blivit sämre de senaste åren." – företag inom järn- och stålindustri

Denna uppfattning får visst stöd i Trafikanalys utvärdering av genomförandet av den nationella godstransportstrategin. I denna konstaterar myndigheten att effekterna av de vidtagna åtgärderna inom ramen för strategin hittills har varit begränsade. Förändring tar dock tid och samtidigt betonar de att strategin har skapat bättre förutsättningar för att mer konkurrenskraftiga godstransporter så småningom ska kunna tillhandahållas.¹²

¹² Trafikanalys (2022). På väg mot effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter? Utvärdering av den nationella godstransportstrategins genomförande. Rapport 2022:16.

En återkommande kritik rör ökade osäkerheter i leveranstider och det som upplevs som en minskad robusthet i järnvägssystemet. Flera upplever en försämrad punktlighet och att förseningar i allt större utsträckning har blivit en del av vardagen. Denna bild får stöd i statistiken, som visar att godstågens genomsnittliga punktlighet under 2024 uppmättes till 73 procent, vilket är en av de lägsta nivåerna som hittills har uppmätts.¹³ Detta har i viss mån undergrävt förtroendet för järnvägen som ett robust och tillförlitligt alternativ.

"Det är orimligt att 30 mil med tåg kan ta en vecka. Vägen har sina utmaningar, men där finns alternativ. Järnvägen har blivit allt mindre tillförlitlig." – företag inom avfallshantering och återvinning

Införandet av Marknadsanpassad planering av kapacitet (MPK), som syftade till att skapa förutsättningar för en snabbare, mer flexibel och marknadsanpassad kapacitetsplanering, har också kritiserats i intervjuerna. I vissa av intervjuerna lyfter transportköparna att systemet, åtminstone initialt, snarare har inneburit en ökad oförutsägbarhet, exempelvis genom en bristfällig kommunikation och samordning vid banarbeten.

"Det är ett jättesteg bakåt, särskilt efter MPK. Tidigare fanns det en vilja och möjlighet att få saker att komma i tid – nu känns det som att man tänker i delar, inte i helheter." – företag inom logistik

Samtidigt bör det påpekas att det även finns de som ger uttryck för en mer stabil bild av järnvägens utveckling. Detta gäller särskilt transportköpare som har en längre erfarenhet av järnvägen och som har byggt upp interna strukturer för att hantera järnvägens begränsningar på ett effektivt sätt. Dessa upplever få nya problem, men heller inga större förbättringar. Snarare handlar det om dessa har en förmåga att möta järnvägens tillkortakommanden.

"Vi har arbetat med järnväg i så många år så för oss funkar det, speciellt i Sverige. Blir det stående så blir det en trailer stående – det händer ofantligt sällan." – företag inom butiks- och partihandel

4.2.4 Risk för minskade godsvolymer på järnväg

Trots att flera transportköpare uttrycker en övervägande negativ bild av järnvägens utveckling under de senaste åren, finns det en stark vilja att fortsätta använda järnvägen för transporter av gods. I vissa fall uttrycks även en ambition att frakta mer gods på järnvägen i framtiden. Denna ambition drivs ofta av företagets hållbarhetsmål och interna klimatarbete. Samtidigt ska ambitionerna inte heller tas för givna, utan för att de ska gå att

¹³ TTT – Tillsammans för tåg i tid (2025). En redovisning av 2024 års arbete.

förverkliga menar de att det krävs att transporterna möter vissa grundläggande krav, främst kopplade till:

- Tillförlitliga leveranser
- Hanterbara och förutsägbara ledtider
- Konkurrenskraftiga kostnader

Om den negativa utvecklingen, som flera av de intervjuade upplever, fortsätter finns en risk att även de mest ambitiösa transportköparna tvingas minska sin användning av järnvägen.

Tillförlitligheten är avgörande

Den mest kritiska aspekten är enligt transportköparna tillförlitligheten. Det är avgörande för järnvägens konkurrenskraft att transportköparna kan lita på att godset kommer och går som det ska, utan alltför omfattande och återkommande störningar.

"Fortsatt dålig kvalitet på transporterna kan få oss att använda mindre järnvägstransporter. Sträckan Malmö–Hallsberg har fungerat så dåligt att vi till slut tvingats gå över till lastbil och flyg - det säger allt." – företag inom logistik

Om tillförlitligheten inte förbättras befarar vissa att järnvägen kan uteslutas för transporter där punktligheten är avgörande.

Ökad oro för kostnadsutvecklingen

Vid sidan om tillförlitligheten uttrycks en oro för järnvägens framtida kostnadsutveckling. Priset spelar ofta en viktig roll i transportbeslutet. Detta innebär att alltför påtagliga kostnadsökningar i jämförelse med andra trafikslag riskerar att försämra järnvägens konkurrenskraft och därmed göra det svårare att motivera användningen av järnväg för vissa typer av transporter.

"Prishöjningar kan få oss att minska på järnvägstransporterna. Flera företag kämpar med sin lönsamhet. Är det inte lönsamt så kommer vi att hitta andra lösningar." – företag inom järn- och stålindustri

En särskild oro riktas mot de höjda banavgifterna för godstrafiken. Banavgifterna har höjts successivt över tid. I samband med tidtabellskiftet 2024 höjdes banavgifterna för godstrafiken i genomsnitt med 37 procent. Denna höjning ska ses mot bakgrund av att godstrafiken länge har varit underinternaliserad¹⁴ och att det finns krav på att banavgifterna åtminstone ska motsvara trafikens direkta kostnader.¹⁵ Enligt Trafikverkets egna

¹⁴ Trafikanalys (2025). Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader 2024. Rapport 2025:1.

¹⁵ Trafikverket (2023). Effekter av förändrade banavgifter – Underlag till samrådet av Järnvägsnätsbeskrivningen 2025.

analyser kan höjningen, om den fullt ut förs vidare till kunderna, på kort sikt leda till att efterfrågan på järnvägstransporter minskar med omkring 3 procent. Den största nedgången förväntas inom segmentet för lokala vagnslasttransporter, där nedgången kan uppgå till närmare 6 procent.¹⁶

Som en respons på att banavgifterna har kommit att utgöra en allt större del av trafikeringskostnaden gav regeringen under sommaren 2024 Trafikverket i uppdrag att se över utformningen av banavgifterna på det statliga järnvägsnätet. I korthet syftar uppdraget till att utvärdera hur dagens avgifter påverkar järnvägens konkurrenskraft och om de på ett bättre sätt kan bidra till ett effektivt och hållbart transportsystem.¹⁷

Förändrade behov och ny konkurrens från lastbilstrafiken

Utöver brister i systemet kan även strukturella förändringar i transportköparnas verksamheter påverka järnvägens framtida roll. Om verksamheten förändras så att fler transporter sker över kortare avstånd, där järnvägen har svårare att konkurrera, framstår det som ett mindre rationellt och relevant alternativ. Till detta kommer även teknisk utveckling inom lastbilstrafiken. Även om det enbart är en liten del av de tunga lastbilstransporterna som är elektrifierade, under 2024 cirka 1 procent,¹⁸ finns flera initiativ som syftar till att påskynda denna utveckling, till exempel satsningar på laddinfrastruktur för tunga fordon.¹⁹ Om elektrifieringen av lastbilstransporterna fortsätter menar vissa transportköpare att järnvägens relativa miljömässiga konkurrensfördel kan minska, vilket i sin tur kan göra det svårare att motivera valet av järnväg.

Sammanfattningsvis, visar intervjuerna att transportköparna i grunden är positivt ställda till att använda järnvägen för sina godstransporter, särskilt vid längre och regelbundna transporter av tungt och volymkrävande gods. I sådana fall ses järnvägen inte bara som ett miljövänligt, utan även som ett kostnadseffektivt alternativ. Flera uttrycker dessutom en vilja att öka sin användning av järnvägen i framtiden. Samtidigt upplever transportköparna flera brister med transporterna och att dessa i viss utsträckning har blivit mer påtagliga över tid.

¹⁶ Järnvägsmarknadslagen (2022:365), 8 kap. 3 §

¹⁷ Regeringen (2024). Uppdrag att se över utformningen av banavgifter på det statliga järnvägsnätet.

¹⁸ Trafikanalys (2025). Lastbilstrafik 2024. Statistik 2025:15.

¹⁹ Regeringen (9 september 2024). Pressmeddelande Satsningar på elektrifiering och grön omställning.

5 Transportköparnas syn på terminalhantering

En välfungerande terminalhantering är i många fall en avgörande förutsättning för att järnvägstransporter ska kunna genomföras på ett effektivt sätt. Detta gäller särskilt vid vagnslast- och kombitågstransporter, där terminalhanteringen är en central del i transportupplägget. I intervjuerna har transportköparna därför fått möjlighet att reflektera kring hur de upplever att terminalhanteringen fungerar i praktiken.

Av intervjuerna står det klart att synen i hög grad varierar med transportköparens förutsättningar och behov. När terminalinfrastrukturen överensstämmer med de egna behoven, exempelvis när transportköparen har egna terminaler att sköta lastning och lossning, upplevs hanteringen ofta fungera på ett tillfredsställande sätt. Detsamma gäller för transportköpare med stabila och regelbundna transportflöden som till stor del nyttjar systemtåg för sina transporter. I dessa fall är terminalhanteringen ofta begränsad till start- och slutpunkten i transportkedjan, vilket möjliggör en effektiv hantering.

"Vi har egna terminaler och fasta flöden – då fungerar det väldigt bra." – företag inom skogsbruk och pappersindustri

"Vi använder främst systemtåg och upplever inte terminalhanteringen som något problem" – företag inom järn- och stålindustri

Däremot framkommer flera utmaningar i samband med vagnslast- och kombitågstransporter. Eftersom dessa upplägg ställer krav på rangering respektive omlastning är terminalhanteringen mer komplex. Detta innebär både fler moment och att flera aktörer involveras, vilket ställer högre krav på terminalernas funktion.

De främsta utmaningarna som transportköparna pekar på är:

- Otillräcklig tillgång till kombiterminaler
- Höga omlastningskostnader
- Begränsad konkurrens inom rangeringstjänster

Otillräcklig tillgång till kombiterminaler

Ett återkommande tema är att kombiterminalerna upplevs som otillräckliga, både sett till antalet och deras geografiska spridning. Transportköparna argumenterar för att detta försämrar transporternas lönsamhet eftersom godset kan behöva transporteras långa sträckor med lastbil innan det kan lastas om till järnväg.

"Det skulle behövas fler intermodala terminaler. Trots att dessa inte alls är särskilt avancerade så finns det inte så många att tillgå." – företag inom järn- och stålindustri

"En tydlig flaskhals är bristen på omlastningspunkter. Fanns det fler, skulle mer gods kunna gå på järnväg." – företag inom järn- och stålindustri

Dessutom kan trängsel på terminalerna skapa flaskhalsar i transportkedjan och utdragna väntetider. Det finns även en uppfattning om att terminalerna i vissa fall kan sakna förutsättningar för att hantera alla typer av gods, vilket innebär att järnvägen inte alltid kan användas, trots att viljan finns.

Höga omlastningskostnader försvårar konkurrenskraften

Ytterligare ett hinder som kommer upp i intervjuerna är att omlastningen innebär betydande merkostnader. Omlastningskostnaden utgör ofta en stor del av den totala transportkostnaden vid järnvägstransporter, särskilt när flera omlastningar krävs. I vissa fall bedöms omlastningen innebära så pass betydande merkostnader att järnvägen inte längre ses som ett ekonomiskt försvarbart alternativ jämfört med lastbilstransporter.

"Omlastning är dyrt och utgör ofta en stor del av kostnaden i en transportkedja. Många gånger är det omlastningskostnaderna som gör att kalkylen inte går ihop och att transporter med lastbil istället måste väljas." – företag inom järn- och stålindustri

"Två omlastningar gör transporten ofta för dyr och då väljer man bort järnvägen." – företag inom skogsbruk och pappersindustri

Denna bild bekräftas också av Trafikanalys. I utredningen om breddad ekobonus konstaterar de att omlastningskostnaderna är betydande och utgör en väsentligt högre andel av den totala transportkostnaden för järnväg än för lastbil.²⁰ I en studie från Europeiska Kommissionen bedöms intermodala transporter med standardteknik för vertikal omlastning vara konkurrenskraftiga gentemot lastbilstransporter vid transportavstånd över 100 mil. Om hänsyn tas till transporternas externa miljökostnader sjunker brytpunkten till 60 mil.²¹

För att förbättra förutsättningarna för intermodala transporter har regeringen avsatt 200 miljoner kronor i ett särskilt investeringsstöd för 2025. Stödet riktar sig till järnvägsföretag, terminaloperatörer och andra aktörer som ingår i en intermodal transportkedja. Stödet kan täcka upp till 50 procent av investeringskostnaden, men högst 10 miljoner kronor per projekt. Syftet

²⁰ Trafikanalys (2019). En breddad ekobonus. Rapport 2019:1.

²¹ European Commission (2022). Comparative evaluation of transshipment technologies for intermodal transport and their costs.

med stödet är att stimulera investeringar som kan öka omlastningens effektivitet och därmed främja användningen av intermodala godstransporter.²²

Begränsad konkurrens inom rangeringstjänster

Ytterligare ett hinder som lyfts fram av flera transportköpare är den begränsade konkurrensen inom rangeringstjänster. Som redan har konstaterats är Green Cargo i dagsläget den enda operatören som kan erbjuda rangering i en större skala. I vissa av intervjuerna beskrivs att detta har skapat ett beroendeförhållande, där möjligheten att påverka faktorer som pris, kvalitet och service upplevs vara begränsad. De upplever att deras behov ofta får stå tillbaka för operatörens egna prioriteringar och anser att den begränsade konkurrensen hindrar utvecklingen av mer effektiva transportlösningar.

"Rangeringen hämmas idag av bristande konkurrens. Jag är övertygad om att en öppnare marknad och fler aktörer skulle gynna järnvägens framtida utveckling." – företag inom järn- och stålindustri

"En aktör räcker inte. Vi behöver konkurrens för att rangeringen ska vara trovärdig." – företag inom järn- och stålindustri

Konkurrensverket har tidigare pekat på detta som ett strukturellt problem på marknaden.²³ För att möjliggöra en mer konkurrensneutral rangering planerar Trafikverket att ta ett större helhetsansvar vid utförandet av rangering. Som tidigare nämnts är detta något som flera transportköpare ser positivt på.

Slutligen lyfter transportköparna att omlastningsarbetet i sig ofta fungerar på ett tillfredsställande sätt. Däremot kan problem uppstå när transporten inte anländer till terminalen som planerat. Detta kan innebära att omlastning inte kan genomföras i tid, vilket innebär att vagnarna blir stillastående på terminalen och sedan får földeffekter för hela transportkedjan.

"Omlastningen i terminalen är inte problemet. Det är när tåget är sent som vagnarna blir stående." – företag inom skogsbruk och pappersindustri

Sammantaget visar intervjuerna att terminalhanteringen kan fungera på ett tillfredsställande sätt under rätt förutsättningar. Men för många transportköpare utgör bristande terminalkapacitet, höga omlastningskostnader och begränsad konkurrens inom rangeringen påtagliga hinder för välfungerande järnvägstransporter.

²² Regeringen (2024). Förordning (2024:685) om statligt stöd till investeringar som främjar intermodala transporter.

²³ Konkurrensverket (28 mars 2023). Konkurrensverket avslutar utredning om rangeringstjänster efter initiativ från Trafikverket.

6 Prioriteringar för mer konkurrenskraftiga järnvägstransporter

Transportköparna har i grunden en positiv syn på järnvägstransporter och flera uttrycker en ambition att frakta mer gods på järnväg i framtiden. Samtidigt poängterar flera att miljöperspektivet i sig sällan är skäl nog att flytta sändningar från väg till järnväg. För att ambitionerna ska gå att förverkliga menar de att järnvägens konkurrenskraft behöver stärkas, och att detta bör ske utifrån ett helhetsperspektiv. I intervjuerna lyfts ett antal områden fram som särskilt viktiga att satsa på för att uppnå detta:

- Ökad tillförlitlighet
- Kortare och mer stabila ledtider
- Ökad kapacitet och tydligare prioritet för godstrafiken
- Effektivare terminalhantering

Flera transportköpare lyfter järnvägens tillförlitlighet som det enskilt viktigaste förbättringsområdet. De senaste årens växande problem med förseningar och inställda tåg har lett till att transportköparnas förtroende för järnvägen har naggats i kanten. Flera framhåller att det är avgörande för dem att i högre grad kunna lita på att godset når fram i tid. Därför ser de åtgärder som bidrar till att stärka systemets robusthet och tillförlitlighet som nödvändiga.

"Det handlar om att kunna lita på tidtabellen, att godset kommer fram som utlovat." – företag inom butiks- och partihandel

Det råder även en samsyn kring att ledtiderna är ett prioriterat förbättringsområde. De upplevs som både för långa och alltför oförutsägbara. Detta är särskilt påtagligt vid transporter som innefattar omlastning eller rangering. Flera understryker därför behovet av insatser som kan leda till både kortare, och framför allt, stabilare ledtider.

"Transporterna ska köra, inte stå stilla." – företag inom avfallshantering och återvinning

En annan återkommande aspekt rör infrastrukturens kapacitet. Flera transportköpare upplever att den inte räcker till för att möta deras behov och efterfrågar en utbyggnad av kapaciteten i järnvägsnätet. Det kan bland annat handla om att minska antalet flaskhalsar genom fler mötesspår, eller möjliggöra drift av snabbare och tyngre tåg än idag. Vissa upplever även att godstrafiken ofta får stå tillbaka för persontrafiken och menar att dess behov måste få en tydligare prioritering.

"Godstransporterna kommer alltid tvåa. Man måste underhålla och bygga fler mötesplatser, och få upp hastigheten där det går." – företag inom skogsbruk och pappersindustri

Ett annat förbättringsområde som uppmärksammas i flera av intervjuerna är terminalhanteringen. Flera transportköpare menar att användningen av järnvägen försvåras av en brist på terminaler med rätt geografisk placering och kapacitet att hantera olika typer av gods. Flera beskriver omlastningen dessutom som både kostsam och ineffektiv. Därför lyfter ett antal transportköpare behovet av fler kombiterminaler och omlastningslösningar som kan bidra till ökad tids- och kostnadseffektivitet.

"Omlastningsterminaler på fler och bättre ställen rent geografiskt, som gör det enklare att lyfta transporter från lastbil." – företag inom järn- och stålindustri

De utpekade förbättringsområdena är inte isolerade från varandra, utan hänger i stor utsträckning samman, där svagheter i en del av kedjan kan påverka hela transporten negativt. Det räcker således inte med enskilda åtgärder, utan snarare behövs samordnade satsningar inom flera olika områden för att på sikt stärka järnvägens roll som en pålitlig och effektiv del av godstransportsystemet.

"Järnvägen är en häftig möjlighet att modernisera, men då måste den få rätt förutsättningar." – företag inom butiks- och partihandel

7 Avslutande reflektion

Intervjuerna visar att transportköparna i grunden har en positiv syn på järnvägstransporter, särskilt för längre sändningar av tungt och volymkrävande gods. Främst motiverade av järnvägens miljömässiga fördelar uttrycker flera transportköpare även en vilja att frakta mer gods på järnvägen i framtiden. Denna ambition bör ses som glädjande, inte minst eftersom en ökad användning av järnvägen länge har betraktats som en viktig åtgärd för att minska godstransporternas klimatpåverkan och belastning på vägnätet. Samtidigt visar statistik från Trafikanalys att fördelningen mellan de olika trafikslagen har varit förhållandevis stabil över tid, vilket tyder på att någon större överflytt inte har skett i praktiken.

Det är framför allt vagnslast- och kombitågstrafiken som konkurrerar med lastbilstransporter. Det är dock inom dessa segment som transportköparna upplever de allra största bristerna. Aspekter som bristande punktlighet och oförutsägbara ledtider gör att transportköparna i många fall inte anser sig kunna öka sina järnvägstransporter. Parallellt sker en utveckling i riktning mot mer miljövänliga lastbilstransporter genom en ökad elektrifiering. Detta gör att järnvägens tidigare starka miljöargument kan komma att väga något lättare vid valet av trafikslag.

För att järnvägen ska bli ett mer attraktivt alternativ krävs därför insatser som bidrar till att stärka dess konkurrenskraft, särskilt inom segmenten vagnslast- och kombitrafik. Transportköparna efterfrågar förbättrad punktlighet och högre tillförlitlighet, men lyfter även behovet av större kapacitet, fler omlastningsterminaler och ökad konkurrens.

Att förändra transportsystemet är dock en långsiktig process. Även om flera statliga initiativ har genomförts under de senaste åren med syfte att skapa bättre förutsättningar för en mer effektiv godstrafik, har många transportköpare uppfattningen att utvecklingen har stått still eller till och med gått bakåt. Detta stärks av att de utmaningar som lyfts i denna undersökning i stort sett är samma som de som har identifierats vid tidigare tillfällen. Regeringen har nyligen presenterat tre nya uppdrag med inriktning på mer effektiva godstransporter.²⁴ Förhoppningsvis kan de leda till att transportköparna får de konkreta och märkbara förändringar de efterlyser för att järnvägen ska bli ett mer pålitligt och konkurrenskraftigt alternativ.

Transportköparna har alltså en ambition om att använda järnvägen mer, men för att den ska gå att förverkliga behövs satsningar inom flera områden. Om situationen inte förbättras riskerar inte bara ambitionerna att förbli orealiserade, utan även att transporter flyttas från järnväg till väg.

²⁴ Regeringen (13 maj 2025). Pressmeddelande Tre nya uppdrag för effektivare godstransporter.

Bilaga

Intervjuguide

Bakgrund

- Hur stor volym varor transporterar ni årligen?
- Hur stor andel transporterar ni på järnväg?
- Vilka typer av produkter transporterar ni på järnväg?

Syn på järnvägstransport

- Varför väljer ni godstransporter på järnväg?
 - Vilka fördelar ser ni?
 - Vilka brister ser ni?
- Hur ser ni på godstransporter på järnväg utifrån följande aspekter:
 - Tillförlitlighet?
 - Tillgänglighet?
 - Miljö?
 - Snabbhet?
 - Pris?
 - Punktlighet?
 - Flexibilitet?
- Hur upplever ni era möjligheter att frakta på järnväg utifrån er verksamhets behov?
- Hur enkelt är det att välja tågtransport? (i jämförelse med andra transporter/trafikslag)
- Hur upplever ni utvecklingen av godstransporter på järnväg de senaste fem åren?

Terminalhantering – omlastning och rangering

- Hur ser ni på omlastning och rangering utifrån följande aspekter:
 - Tillgänglighet?
 - Pris?
 - Snabbhet?

- Punktlighet?
- Flexibilitet?
- Ser ni några ytterligare brister?
- Vilka möjligheter till förbättring ser ni?

Internationella godstransporter

- Fraktar ni gods med internationella järnvägstransporter?
- Om ja:
 - Hur upplever ni att det fungerar?
 - Vilka brister ser ni?
 - Vilka möjligheter till förbättring ser ni?

Marknaden idag

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

Övrigt

- Vad anser ni är det viktigaste att jobba med/effektivisera inom järnvägstransport i framtiden?
- Vad skulle få er att välja mer transport på järnväg?
- Vad skulle få er att välja mindre transport på järnväg?



**TRANSPORT
STYRELSEN**

transportstyrelsen.se
telefon 0771-503 503