



TSJ  
2020-3410

# Godstransportköparnas syn på järnvägsmarknaden



© Transportstyrelsen

Väg och järnväg  
Trafikant

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

Dnr/Beteckning    TSJ 2020-3410  
Författare        Jonathan Sundin, Michael Stridsberg  
Månad År         Oktober 2020

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

## Förord

Enligt SERA-direktivet ska Transportstyrelsen regelbundet fråga företrädare för användare av järnvägstjänster om hur de ser på järnvägsmarknaden. Därför gavs Point AB under hösten 2019 i uppdrag att utföra en kvalitativ marknadsundersökning bland godstransportköpare. Denna rapport bygger på resultaten från den undersökningen. Detta är andra gången Transportstyrelsen genomför en undersökning av denna typ.

Att det finns en samsyn gällande förväntningar på järnvägen från köpare och säljare är en förutsättning för att marknaden ska kunna fungera effektivt. 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, oktober 2020

Lena Vidin  
Sektionschef Strategisk analys

## Sammanfattning

Enligt SERA-direktivet ska Transportstyrelsen regelbundet fråga företrädare för användare av järnvägstjänster om hur de ser på järnvägsmarknaden. För att leva upp till detta krav har myndigheten låtit genomföra kvalitativ marknadsundersökning bland godstransportköpare.

Undersökningen visar att godstransportköparna generellt har en positiv inställning till att frakta sina varor på järnväg. Särskilt fördelaktigt upplevs det vara vid längre sändningar av tungt och volymkrävande gods. Givet sådana förutsättningar kan järnvägens stordriftsfördelar nyttjas vilket bidrar till en kostnadseffektiv transportlösning. Därtill upplevs det vara fördelaktigt att frakta på järnväg när hela transporten kan köras på stambanorna, när omlastning kan undvikas och när systemtåg kan användas. Bland annat på grund av hårdare interna hållbarhetskrav har majoriteten av godstransportköparna ambitioner att öka andelen gods som körs på järnväg i framtiden.

Det är dock inte alltid som dessa ambitioner upplevs vara möjliga att förverkliga. Även om miljöperspektivet ökat i betydelse anses det ensamt inte vara skäl nog att flytta en sändning från väg till järnväg. Istället uppger godstransportköparna att det också behövs att järnvägen blir mer konkurrenskraftig vad gäller transportkostnad samt aspekter kopplade till flexibilitet, tillgänglighet och tillförlitlighet. Ska man tro intervjuerna har en sådan utveckling dock inte kunnat observeras. Tvärtom upplevs järnvägen ha förlorat i konkurrenskraft jämfört med andra trafikslag. Bland annat hänvisar godstransportköparna till att det blivit dyrare relativt att frakta på väg, att tillförlitligheten försämrats och att konkurrensen bland operatörer minskat. Därtill upplever godstransportköparna att den miljökompensation som betalats ut till operatörerna i syfte att stärka järnvägens konkurrenskraft ännu inte haft någon effekt.

Enligt godstransportköparna försämras möjligheterna till överflytt ytterligare av att det vid många tillfällen tycks saknas en vilja bland operatörerna att gå deras ambitioner till mötes, exempelvis genom att skapa förutsättningar för att mer gods faktiskt ska kunna fraktas på järnväg. Att många av de utvecklingsområden som pekades ut när motsvarande undersökning gjordes för ett par år sedan allt jämt kvarstår kan ge indikationer om detta. När lönsamhetsmarginalerna är låga är det naturligt att vara frågande till huruvida man verkligen har råd att ta de finansiella risker investeringar kan innebära. Mot bakgrund av resultaten i denna undersökning tycks dock en lika relevant fråga för operatörerna att ställa sig vara ifall man verkligen har råd att inte investera i framtiden.

## Innehåll

<b>FÖRORD</b> .....	<b>3</b>
<b>SAMMANFATTNING</b> .....	<b>4</b>
<b>INNEHÅLL</b> .....	<b>5</b>
<b>1 INLEDNING</b> .....	<b>6</b>
1.1 Bakgrund.....	6
1.2 Syfte och frågeställningar .....	6
1.3 Metod .....	7
1.4 Förhållandet till undersökningen från 2017 .....	7
<b>2 TRANSPORTKÖPARNAS INSTÄLLNING TILL ATT FRAKTA PÅ JÄRNVÄG</b> .....	<b>8</b>
2.1 Hur går företagen tillväga vid val av transportupplägg? .....	8
2.2 Varför väljer transportköparna att frakta på järnväg? .....	10
2.3 Varför väljer transportköparna att inte frakta på järnväg? .....	11
2.4 Det upplevs ha blivit mindre attraktivt att frakta på järnväg .....	12
2.5 Aspekter viktiga att prioritera .....	13
2.5.1 Tillförlitlighet.....	13
2.5.2 Tillgänglighet .....	14
2.5.3 Flexibilitet.....	15
2.5.4 Nya affärsmodeller .....	17
2.6 Miljökompensationen upplevs inte haft någon effekt.....	18
<b>3 MARKNADEN FÖR GODSTRANSPORTER PÅ JÄRNVÄG</b> .....	<b>21</b>
3.1 Intermodal konkurrens .....	22
3.2 Intramodal konkurrens .....	23
<b>4 INFRASTRUKTURELATERADE PROBLEM OCH MÖJLIGHETER</b> .....	<b>25</b>
4.1 Stora skillnader mellan stam- och sidobanorna.....	25
4.2 Godstrafiken upplevs vara underordnad persontrafiken .....	26
<b>5 SLUTSATSER</b> .....	<b>28</b>
5.1 Samma aspekter upplevs bristfälliga .....	28
5.2 Fungerar sämst där potentialen är störst.....	29
5.3 Nödvändigt att miljökompensationen kommer transportköparna till del .....	30
<b>BILAGA 1</b> .....	<b>31</b>

# 1 Inledning

## 1.1 Bakgrund

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

## 1.2 Syfte och frågeställningar

Syftet med undersökningen har varit att få en bild av hur godstransportköparna ser på marknaden för järnvägstransporter och hur den skulle kunna förbättras. I enlighet med SERA-direktivets bestämmelse är tanken att undersökningen ska möjliggöra för Transportstyrelsen att ta hänsyn till användarnas synpunkter i vårt arbete.

Tre frågeställningar har varit centrala att besvara inom ramen för detta arbete. Dessa tre frågeställningar har varit:

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

Utifrån dessa frågeställningar har ett frågeformulär tagits fram, vilket återfinns i Bilaga 1. Frågeformuläret har anpassats beroende på vilket företag som intervjuats och formuläret har ibland frångåtts för att möjliggöra följdfrågor eller fördjupningar. Detta är något som gett respondenter möjligheter att förklara vissa saker mer detaljerat och därmed bidragit till en större förståelse. Det har således inte påverkat undersökningen negativt.

---

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

### 1.3 Metod

Undersökningen bland godstransportköparna har gjorts via semistrukturerade intervjuer som genomförts över telefon. Dessa har genomförts av konsultfirman Point AB på uppdrag av Transportstyrelsen. Målgruppen har avgränsats till företag som köper järnvägstransporter i syfte att transportera varor via järnvägen. Företagen som valt ut har varit fördelade mellan ett antal segment för att spegla branscher med olika behov kopplat till sina transporter. Utöver företag har intervjuer även genomförts med tre branschorganisationer.

Tabell 1: Antal intervjuade företag per bransch.

Bransch	Antal intervjuer
Pappers- och massaindustri	3
Sågverk och träindustri	3
Energi (träflis)	1
Jordbruksprodukter	1
Dagligvaruhandel	2
Järn- och stålindustri	4
Post- och transportindustri	2
Verkstadsindustri	1
Kemisk industri	2
Branschorganisation	3
<i>Totalt antal intervjuer</i>	22

### 1.4 Förhållandet till undersökningen från 2017

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

## 2 Transportköparnas inställning till att frakta på järnväg

Undersökningen visar att transportköparna generellt är positivt ställda till att frakta sina varor på järnväg. Detta gäller särskilt vid längre transporter av tungt och volymkrävande gods, då ses järnvägen inte bara som ett miljövänligt, utan även ett kostnadseffektivt, alternativ till godstransporter på väg.

Vidare uttrycker en majoritet av transportköparna, bland annat på grund av hårdare interna hållbarhetskrav, en vilja att öka andelen gods som körs på järnväg i framtiden.

### 2.1 Hur går företagen tillväga vid val av transportupplägg?

Det är vanligt att godstransportsystemet liknas vid ett blodomlopp för ekonomin. Det är via godstransportsystemet som ett utbyte av varor och tjänster mellan länder och regioner möjliggörs, som avstånd mellan producenter och konsumenter överbryggas och förutsättningar för ekonomisk tillväxt skapas. Med godstrafiken följer dock också olika externa effekter, bland annat i form av buller, trängsel och utsläpp av växthusgaser. För att uppnå ett långsiktigt hållbart transportsystem är det nödvändigt att reducera dessa externa effekter. Ett sätt att bidra till en sådan utveckling är genom en överflytt av gods från väg till järnväg och sjöfart. En aktör som har en viktig roll att spela i omställningen till ett mer transporteffektivt godstransportsystem är det transportköpande företaget. Med utgångspunkt i intervjuerna följer därför nedan en generell beskrivning av hur det transportköpande företaget går till väga när beslut om transportupplägg ska fattas. Med en sådan beskrivning som utgångspunkt är förhoppningen att det ska bli enklare att förstå hur transportköparna resonerar när de väljer, eller inte väljer, att frakta sina varor med järnväg.

Figuren nedan ger en översiktlig bild av beslutsprocessen, så som den har beskrivits av transportköparna.

Figur 1: Olika steg i transportbeslutet.



Till att börja med utvärderar transportköparna dels sina egna förutsättningar och behov, dels sina kunders förutsättningar och behov. Det innebär att transportköparna kan behöva ta hänsyn till aspekter som hur de geografiska



förutsättningarna ser ut, vilka last- och mottagningsmöjligheter som finns samt med vilken frekvens transporterna behövs. Beroende på hur dessa yttre förutsättningar ser ut begränsas de alternativ transportköparna har att ta ställning till. Inom detta inledande steg av processen sätts, med andra ord, själva ramen för transportbeslutet.

När de yttre förutsättningarna klargjorts ska transportköparna ta ställning till med vilket trafikslag, eller kombination av trafikslag, transporten ska utföras med. I detta steg av processen utvärderas de tillgängliga alternativen utifrån samspelet mellan sändningens egenskaper och trafikslagets tekniska förutsättningar. Beroende på vad som fraktas, hur långt det fraktas och hur ofta det fraktas varierar transportköparnas behov. Då trafikslagen har olika styrkor (och svagheter) är de kapabla möta dessa behov på ett mer eller mindre bra sätt. Således begränsas alternativen att ta ställning till ytterligare av sändningens egenskaper. Exempelvis transporteras färskvaror vanligtvis på väg, då det finns ett behov av snabba, flexibla och punktliga leveranser. Att behoven ofta tydligt korresponderar till ett trafikslags egenskaper innebär att det vid många tillfällen bara finns ett reellt alternativ att ta ställning till.

Nästa steg i processen är att avgöra vilken operatör som ska utföra transporten. I regel är andra faktorer avgörande i detta steg av processen än när trafikslag ska väljas. Transportköparna utvärderar operatörerna bland annat utifrån tillgänglighet, tillförlitlighet och transportkostnad. Därtill kan faktorer som upparbetade kontaktnät, gamla vanor och egna preferenser också spela viss roll. Intervjuerna visar att transportköparna generellt fattar beslut i två steg. Inledningsvis görs en utvärdering utifrån de kvalitetskrav som finns på sändningen. Alternativen som möter dessa krav jämförs sedan utifrån transportkostnad, där det billigaste alternativet i regel väljs. Följaktligen är priset avgörande, men bara om kraven på kvalitet kan tillmötesgå.

Även om det blivit viktigare över tid tycks olika faktorer kopplade till miljön spela en underordnad roll i transportbeslutet. Vartannat år genomför IVL Svenska Miljöinstitutet tillsammans med Chalmers och Göteborgs Universitet en undersökning bland transportköpare i syfte att ta reda på hur organisationers inköpsmönster ser ut och förändras över tid. I undersökningen, som publiceras under namnet Transportinköspanelen, görs konstaterandet att vikten av faktorer kopplade till miljön ökat över tid och i relation till andra faktorer. Men att dessa faktorer fortfarande värderas relativt lågt jämfört med många andra faktorer, som exempelvis transportkostnad.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> IVL Svenska Miljöinstitutet Transportinköspanelen 2018

## 2.2 Varför väljer transportköparna att frakta på järnväg?

Enligt 2016 års Varuflödesundersökning fraktades cirka 16 procent av den sammanlagda godsmängden, varav majoriteten i kombination med andra trafikslag, på järnväg.<sup>3</sup> Givet förutsättningarna finns det ett flertal fördelar med att frakta på järnväg. I intervjuerna har transportköparna fått möjlighet att resonera kring varför de väljer att frakta på järnväg och under vilka förutsättningar de upplever att järnvägen är mest konkurrenskraftig. Resultaten visar att det generellt upplevs vara särskilt attraktivt att frakta på järnväg givet följande förutsättningar:

### **Vid transporter av stora, tunga och volymkrävande varor**

Som vi redan nämnt finns det vid många tillfällen en koppling mellan transportköparnas behov och trafikslagets olika tekniska egenskaper, vilket bidrar till att valet av trafikslag ofta är relativt enkelt att göra. Genom sin stora lastkapacitet är järnvägen ofta det enda reella alternativet när tungt och volymkrävande gods ska fraktas. Tack vare lastkapaciteten är det möjligt att frakta stora volymer gods i en och samma sändning. Jämfört med om motsvarande volymer skulle fraktas på väg skapar detta förutsättningar för en kostnadseffektiv transportlösning.

*”Våra varor hade inte gått att transportera på annat sätt, då det är så stora volymer och relativt långa sträckor. Det finns inte så många lastbilar, och hade blivit enormt kostsamt.”*

– Företag inom järn- och stålindustrin

### **Vid transporter med långa avstånd mellan sändare och mottagare**

Att frakta gods på järnväg är förknippat med höga fasta kostnader, men också med relativt låga rörliga kostnader. Som följd av detta blir det, jämfört med att frakta på väg som snarare är förknippat med låga fasta och höga rörliga kostnader, mer lönsamt att frakta på järnväg i takt med att transportavståndet ökar. På vilket transportavstånd det blir ekonomiskt lönsamt att frakta på järnväg beror bland annat på fyllnadsgraden och därigenom i vilken utsträckning man kunnat nyttja stordriftsfördelarna. En generell tumregel är dock att det minst krävs ett transportavstånd på 300 kilometer för att järnvägens lägre rörliga kostnader ska kompensera för dess högre fasta kostnader.

### **Vid transporter utan behov av omlastning**

Järnvägens konkurrenskraft beror också på möjligheten att kunna köra direkt från ett industrispår till ett annat och därigenom undvika att behöva lasta om godset. Att behovet av omlastning minskar järnvägens konkurrenskraft beror på att det dels innebär merkostnader, dels innebär ökad skaderisk. Trafikanalys har uppskattat att omlastningskostnaderna kan

<sup>3</sup> Trafikanalys Varuflödesundersökningen 2016 Statistik 2017:28

utgöra cirka 75 procent av den totala transportkostnaden vid en intermodal järnvägstransport.<sup>4</sup> Allt annat lika tenderar följaktligen intermodala transportupplägg förknippas med högre transportkostnad och skaderisk.

### **Vid transporter på stambanorna**

Vidare upplevs järnvägen vara ett särskilt attraktivt alternativ när hela transporten kan utföras på stambanorna. I intervjuerna framförs att detta beror på att stambanorna generellt är bättre underhållna, att tågen kan föras fram i högre hastigheter och att tillgången till kapacitet är bättre.

### **Vid transporter med systemtåg**

Slutligen upplevs järnvägen vara mer konkurrenskraftig när systemtåg kan användas till hela transporten. Eftersom att dessa godstransporter karaktäriseras av regelbundna, homogena och volymmässigt krävande sändningar kan tågets stordriftsfördelar nyttjas i hög utsträckning. Följaktligen skapas också förutsättningar för en kostnadseffektiv transportlösning. I kontrast upplevs vagnlasttransporter vara förknippade med ett större risktagande, då höga fyllnadsgrader i regel krävs för lönsamhet i upplägget.

Som vi redan nämnt är godstågens låga klimatavtryck en bidragande orsak till varför transporter på järnväg väljs. Dels då företagen själva har interna hållbarhetsmål. Dels då företagens kunder kan ställa krav på att transporterna ska ske på järnväg, för att dessa i sin tur ska kunna leva upp till sina mål. Enligt ett företag verksamt inom jordbrukssektorn är det *"miljön som driver bokningen av tågtransporter"*. Detta är dock inte alltid tillräckligt för att en överflytt från väg till järnväg ska vara motiverad. Ifall järnvägen inte kan tillgodose transportköparnas krav avseende transporttid, transportkostnad och tillgänglighet kommer den, sina miljömässiga uppsidor till trots, att väljas bort till förmån för vägtransporter.

## **2.3 Varför väljer transportköparna att inte frakta på järnväg?**

Av intervjuerna blir det uppenbart att det finns ambitioner att frakta mer på järnväg, men att dessa ambitioner inte alltid upplevs vara möjliga förverkliga. På samma sätt som att vissa sändningar är lämpade att frakta på järnväg är andra sändningar helt enkelt inte lämpade att frakta på järnväg. Exempelvis kan det handla om att transportavståndet mellan sändare och mottagare inte är tillräckligt långt för att det ska vara ekonomiskt lönsamt. Det kan också handla om varugrupper som är för tids- eller skadekänsliga för att järnvägen ska vara ett rimligt alternativ. Enligt en tidigare bedömning av Trafikverket körs cirka åtta procent av godstrafiken på väg under sådana förutsättningar att de även skulle kunna köras på järnväg.<sup>5</sup> Men även när

<sup>4</sup> Trafikanalys 2019 En breddad ekobonus Rapport 2019:1

<sup>5</sup> Trafikverket 2015 Möjligheter att köra längre och/eller tyngre godståg

förutsättningarna att frakta på järnväg finns är det långt ifrån alltid som detta faktiskt sker. I intervjuerna framförs att järnvägen upplevs ha svårt att konkurrera med vägtransporter, och att detta bland annat beror på:

- att avgifterna är höga,
- att ledtiderna är långa,
- att tillförlitligheten är låg,
- att tillgängligheten, bland annat på kombiterminalerna, är låg
- att flexibiliteten är låg,

*”Vi hade gärna velat öka andelen transporter på järnväg med hänsyn till miljön och klimatet, men det finns för få kombiterminaler för att det ska bli ekonomiskt lönsamt då vägtransporten från terminalen blir för lång.” – Företag inom dagligvaruhandeln*

- samt att det upplevs komplicerat att planera för en godstransport på järnväg.

*”Måste räkna mer noggrant på tider vid bokning av godsvagn för att se till att varorna kommer fram i tid. En lastbil ringer man till och då kommer den på den bokade tiden, och levererar varorna på utsatt tid. Det är mycket enklare.” – Företag inom verkstadsindustrin*

Följaktligen upplevs trösklarna till att påbörja ett transportupplägg på järnväg vara högre än när motsvarande på väg ska påbörjas. Det ska sägas att det finns skillnader mellan olika typer av järnvägstrafik, där upplägg med vagnslast- och kombitåg upplevs vara svårare att initiera än upplägg med systemtåg. Sannolikt har detta, åtminstone delvis, sin förklaring i att det gods som körs med systemtåg i regel inte är lämpligt att frakta på väg. Vidare upplevs vagnslasttransporter vara förknippat med ett större finansiella risktagande, eftersom den kommersiella gångbarheten vilar på att höga fyllnadsgrader kan nås.

## **2.4 Det upplevs ha blivit mindre attraktivt att frakta på järnväg**

En förutsättning för att andelen gods på järnväg ska kunna öka är att järnvägens konkurrenskraft relativt andra trafikslag ökar. Ska man tro intervjuerna tycks detta dock inte ha skett. Tvärtom upplever transportköparna att det blivit mindre attraktivt att frakta på järnväg över tid. Som orsaker till detta nämns bland annat:

- att konkurrenssituation försvagats,

- att det blivit dyrare jämfört med att frakta på väg,
- att tillförlitligheten försämrats,
- att servicenivån på rangerbangårdarna försämrats, och
- att tillgången på attraktiva tåglägen minskat.

Samtidigt har högre lastvikter, tilltagande konkurrens och lägre priser bidragit till att lastbilstrafikens konkurrenskraft ökat. Enligt somliga transportköpare finns det dessutom en större benägenhet bland åkerierna än bland järnvägsföretagen att utveckla nya lösningar för att bättre kunna tillmötesgå sina kunders behov.

*”Godstrafik på järnväg trodde att man kunde vila sig i mål på grund av miljö- och klimatfördelar. Det räcker tyvärr inte till, man behöver utveckla och tänka om i nya banor för att tillmötesgå företag och operatörer.” – Branschförening*

## 2.5 Aspekter viktiga att prioritera

För att järnvägens konkurrenskraft ska öka behöver vissa aspekter prioriteras framför andra. Med utgångspunkt i frågeställningen om varför man väljer att inte frakta på järnväg har tre aspekter identifierats som särskilt viktiga:

- tillförlitlighet,
- tillgänglighet och
- flexibilitet.

Detta är samma aspekter som ansågs vara prioriterade när motsvarande undersökning gjordes för ett par år sedan. Därtill nämns att operatörerna sannolikt har mycket att vinna på att utveckla nya affärsmodeller.

### 2.5.1 Tillförlitlighet

En av de vanligaste orsakerna till varför man väljer att frakta på väg istället för på järnväg är att järnvägens tillförlitlighet upplevs vara låg. I begreppet tillförlitlighet kan olika saker vägas in. För somliga handlar det om att kunna lita på att godset inte tar skada under transportens gång. För andra handlar det om att kunna lita på att godset når fram till mottagaren i tid. För de allra flesta tycks däremot den upplevda tillförlitligheten vara kopplad till punktligheten.



Enligt statistik från Trafikverket har godstågen de senaste åren haft en genomsnittlig punktlighet på nivåer omkring 80 procent.<sup>6</sup> Jämfört med persontågen, vars punktlighet legat på nivåer omkring 90 procent, kan detta framstå som en låg siffra. I sammanhanget ska dock sägas att det inte är helt rättvist att på det här sättet jämföra gods- och persontågens punktlighet med varandra. Snarare än ankomst till slutstation är det ankomst till slutkund som är relevant för att fånga godstrafikens tillförlitlighet. Så länge en tillfredsställande punktlighet till slutkund kan upprätthållas behöver det således inte vara ett problem för transportköparen att punktligheten till slutstation är låg. Av intervjuerna framkommer dessutom att transportköparna i den mån det är möjligt försöker ta höjd för eventuella förseningar genom att planera transporten med en tidsbuffert. Således är det främst vid längre förseningarna som problem kan uppstå. Vid sändningar av särskilt tidskänsligt gods uppges dock att osäkerheterna kring huruvida godset kommer i tid eller inte kan bidra till att järnvägen väljs bort. Enligt en branschförening kan denna osäkerhet även leda till att transportköparna känner sig tvungna att anordna reservtransporter för att försäkra sig om godset når fram i tid.

*”Företagen kan inte lita på tågen på grund av dålig tillförlitlighet. Det är för dåligt underhåll, vilket bidrar till att systemet inte fungerar så bra. Det gör att företagen måste ha back-up planer för sina transporter.” –  
Branschförening*

*”Ibland vågar vi inte att frakta på järnväg. Handlar det om en leverans som måste vara på plats en specifik tid, så är vägtransport ett pålitligare alternativ.” – Företag inom transportindustrin*

Även i detta sammanhang finns skillnader mellan olika typer av godstrafik, där systemtåg upplevs vara mer tillförlitliga än vagnslast- och kombitåg. Detta är en kombination av att moment som rangering och omlastning kan undvikas och att gods som fraktas med systemtåg vanligtvis inte är särskilt tidskritiskt. Vid vagnslast- och kombigodstransporter kan dessa moment inte undvikas samtidigt som godset tenderar att vara mer känsligt för förseningar.

## 2.5.2 Tillgänglighet

En annan aspekt som lyfts är den upplevda tillgängligheten. Denna aspekt är huvudsakligen kopplad till att omfattningen av, men även kapaciteten på, järnvägsnätet är begränsad. Sveriges järnvägsnät utgörs av cirka 15 500 spårkilometer.<sup>7</sup> I denna siffra inkluderas förutom linjespårerna även kapillärnätet och bangårdarna. Många transportköpare saknar dock direkt

<sup>6</sup> Trafikverket 2020 trafikverket.se/om-oss/var-verksamhet/Rapporter/Manatlig-trafikrapport/Transport-pa-jarnvag-i-ratt-tid/Statistik-for-punktlighe/arsstatistik/arsstatistik-for-punktlighe-2019 Hämtad: 2020-08-03

<sup>7</sup> Trafikanalys 2019 Bantrafik 2019 Statistik 2020:19

anslutning till järnvägsnätet, vilket innebär att lastbilstransporter måste anordnas endera vid start- eller slutpunkt (eller både och) för att godset ska kunna nå hela vägen fram till mottagaren.

*”Få mottagare kan ta emot gods idag, utöka möjligheten till det genom att kunna lasta på lastbilssläp på järnvägen som sedan kan transportera lasten den sista biten till slutkund.” – Företag inom sågverk- och träindustrin*

Detta är en aspekt som begränsar benägenhet att frakta på järnväg. Som vi redan varit inne på upplevs intermodala godstransporter, bland annat på grund av behovet av omlastning och matartransport, vara mindre attraktiva än renodlade godstransporter. För att transportköparna i dessa fall ska bli mer benägna att frakta på järnväg krävs således att intermodala godstransporters konkurrenskraft ökar. Ett sätt detta kan uppnås är, enligt transportköparna, genom fler omlastningspunkter. Detta enligt argumentet att fler kombiterminaler skulle sänka avståndet på den genomsnittliga matartransporten, och därigenom även transportkostnaden.

*” Det finns för få kombiterminaler vilket gör att vi inte når ut till kunderna. Det blir ofta för långa vägtransporter från terminalerna i dagsläget.” – Företag inom dagligvaruhandeln*

I begreppet tillgänglighet väger transportköparna även in dialogen med operatörerna. Hur dialogen upplevs fungera tycks skilja sig åt mellan större och mindre företag. Samtidigt som större företag upplever sig kunna ställa krav på operatörerna upplever mindre företag att de ofta får att anpassa sig efter de rådande förutsättningarna.

*”Vi kör inte så mycket volym på banorna, så det känns inte som att vi har så mycket att säga till om.” – Företag inom jordbruksprodukter*

Transportköparna medger att dialogen blivit bättre över tid och att operatörerna upplevs som allt mer serviceinriktade. Bland annat läggs mer tid på att gemensamt hitta lösningar, exempelvis gällande hur intermodala transporter kan användas för att erhålla en sådan kostnadseffektiv lösning som möjligt.

*”Vi har ett bra samarbete med vår operatör, där vi tillsammans har tagit fram en kombinerad transport för en specifik kund. Vi kombinerar lastbil och tåg för att det ska gå att nå ut till kunden.” – Företag inom dagligvaruhandeln*

### 2.5.3 Flexibilitet

För att kunna anpassa sig efter omvärldens föränderliga efterfrågan är det viktigt med ett transportupplägg som möjliggör viss flexibilitet. Av intervjuerna blir det dock tydligt att flexibiliteten vid godstransporter på

järnväg upplevs vara begränsad, särskilt jämfört med godstransporter på väg. Att flexibiliteten upplevs vara låg är bland annat sprunget ur att det är nödvändigt med höga fyllnadsgrader för att garantera uppläggens lönsamhet och kapacitetstilldelningsprocessen.

Samtidigt som lastkapaciteten är en förutsättning för kostnadseffektivitet kan den utgöra ett hinder för flexibilitet. Givet att det inte handlar om systemtåg kan det krävas att gods från olika varuägare samlas för att upplägget ska kunna bli ekonomiskt gångbart. I en tid när snabba leveranser värdesätts allt mer upplevs detta försämra konkurrenskraften. Följaktligen kan den aspekt som vid många tillfällen gör järnvägen attraktiv också vara avskräckande.

Vidare anses flexibiliteten begränsas av att kapacitetstilldelningsprocessen, som inte upplevs vara anpassad efter godstrafikens behov. För att få tillträde till järnvägsnätet ska operatörerna dels ansöka om kapacitet, dels bli tilldelad kapacitet. Inom ramen för den ordinarie kapacitetstilldelningsprocessen ska ansökan inkomma till infrastrukturförvaltaren i början av året, vilket innebär att transporten kan behöva bokas mer än ett år innan den ska utföras. Med tanke på att behoven hos näringslivet är föränderliga, där tåg kan behöva sättas eller ställas in med kort varsel, upplevs kraven på framförhållning försämra konkurrenskraften. Genom att boka fler tåglägen än vad som egentligen behövs och sedan boka av dessa när man har bättre kännedom om de faktiska behoven, kan transportköparna delvis komma runt denna problematik.

*”En marknad som behöver en tryckt tidtabell ett år innan är inte flexibel.” – Företag inom kemiindustrin*

*”Inte så bra flexibilitet. Vi får boka vagnar några veckor tidigare för att få plats på banan, och sedan får vi se till att försöka fylla de containers vi har bokat för annars blir det dyrt. Det är även svårt att ändra sig i närtid. Har vi inte varor så måste vi köra ändå, kostnaden består. Måste avboka minst 2 veckor i förväg, kan avboka lastbil på kortare basis.” – Företag inom verkstadsindustrin*

Efter att den ordinarie tilldelningsprocessen avslutats tar ad hoc-processen vid. Inom ramen för denna går det att ansöka om tåglägen med kortare framförhållning, vilket skapar utrymme för viss flexibilitet. I en rapport av VTI har man dock konstaterat att det även inom ramen för denna är önskvärt med en snabbare, öppnare och mer flexibel process.<sup>8</sup>

---

<sup>8</sup> VTI 2015 Godstransportmarknaden på järnväg

Vidare upplever transportköparna att flexibiliteten försämrats över tid, och att detta bland annat beror på att den tilltagande persontrafiken gjort det svårare för godstrafiken att få tillgång till attraktiva tåglägen.

*”Känner att det gått bakåt gällande flexibilitet. Svårare för godstransportköpare att vara flexibla och komma ut på banan, och få tider.” – Företag inom energi*

#### 2.5.4 Nya affärsmodeller

Vidare framförs att operatörerna sannolikt har mycket att vinna på att uppdatera sina affärsmodeller. Det finns, som sagt, en vilja bland transportköparna att frakta mer på järnväg. Dock upplevs att motsvarande vilja bland operatörerna att skapa förutsättningar för att detta faktiskt ska vara möjligt saknas.

*”Branschen har inte utvecklats, det händer alldeles för lite. Operatörerna kör på befintliga lösningar, samtidigt som vi försöker att föra över så mycket som möjligt till järnväg på grund av miljöfördelarna.” – Företag inom dagligvaruhandeln*

För att göra det mer attraktivt att frakta på järnväg menar transportköparna att bland annat följande åtgärder skulle kunna vidtas:

#### **Ta ett större helhetsansvar**

Transportköparna upplever att riskfördelningen mellan dem själva och operatörerna är skev. Som exempel nämns att vid förseningar av tidskänsligt gods ligger det mesta av ansvaret för att godset ska nå fram till mottagaren i tid på transportköparna. Transportköparna inser att en mer likartad riskfördelning sannolikt skulle reflekteras i en högre prisbild på grund av att ytterligare riskpremier inkluderas, men menar att detta troligen skulle kompenseras av lägre administrativa utgifter.

#### **Incitament för högre fyllnadsgrader**

För att öka transporterens kostnadseffektivitet behövs affärsmodeller som främjar högre fyllnadsgrader. Genom högre fyllnadsgrader kan kostnadseffektiviteten och flexibiliteten öka samtidigt som kapacitet i spåren frigörs.

*”Det är en märklig obalans, mycket gods går tomt hemåt både i Sverige men framför allt från EU. Många har valt att köra egna tåg, och här måste samarbetet bli bättre för att fylla tomma vagnar.” – Företag inom kemiindustrin*

Detta görs redan i viss utsträckning. Bland annat har LKAB och SSAB valt att samordna sina transportflöden med varandra. Detta har gjort det möjligt för LKAB att frakta sina insatsvaror i SSAB:s tåg i norrgående riktning

(vilka tidigare brukade gå tomma). Ett annat exempel på samarbete som fallit väl ut är det mellan ICA och Volvo. Genom att använda sig av Volvos godståg för att frakta varor från Belgien till Sverige har ICA kunnat flytta en godsmängd motsvarande 80 lastbilar i veckan till järnvägen.<sup>9</sup> I ett uppdrag från regeringen har Trafikverket konstaterat att utökade horisontella samarbeten är viktiga steg på vägen mot mer effektiva godstransportlösningar.<sup>10</sup>

### Utvecklade digitala lösningar

Ytterligare något som efterfrågas är olika digitala lösningar för att göra information om transporterna mer lättillgängligt. Ett exempel på sådan lösning som lyfts i intervjuerna är att via en app på mobilen kunna följa transporterna i realtid. En annan utveckling som sannolikt är relativt enkel att genomföra, men som skulle resultera i ett stort mervärde är utvecklade metoder att meddela ifall störningar, med effekt på planerad leveranstid, inträffat.

*”Det är märkligt att vi inte kan få spårning på alla våra transporter på järnväg så att man vet var godset är, när man kan få det för alla andra transportsätt.” – Företag inom verkstadsindustrin*

## 2.6 Miljökompensationen upplevs inte haft någon effekt

En av de åtgärder som vidtagits med förhoppning om att stärka järnvägens konkurrenskraft är den så kallade miljökompensationen. Även om järnvägen är ett miljövänligt sätt att transportera gods på ger den upphov till olika externa effekter, bland annat i form av infrastrukturslitage, buller och trängsel. För att kompensera för slitaget de orsakar betalar operatörerna banavgifter till infrastrukturförvaltarna. Idag är dock godstrafiken på järnväg underinternaliserad, vilket innebär att avgifterna inte motsvarar den kostnad för samhället trafiken ger upphov till. Sett per tonkilometer ger dock godstransporter på järnväg upphov till färre externa effekter än exempelvis godstransporter på väg.<sup>11</sup> För att kompensera operatörerna för detta beslöt regeringen i juni 2018 att avsätta mer än 500 miljoner kronor under 2018 och 2019 till miljökompensationer. Under sommaren 2020 togs beslut om att ytterligare 200 miljoner kronor ska betalas ut till operatörerna under året.<sup>12</sup> I den senaste budgetpropositionen har regeringen föreslagit att systemet med miljökompensation ska förlängas. Enligt förslaget planeras 400 miljoner kronor årligen avsättas till miljökompensationer mellan 2021 och 2025.<sup>13</sup>

<sup>9</sup> Pressmeddelande 2020-04-20 ICA och Volvo samarbetar för att trygga livsmedelsförsörjningen

<sup>10</sup> Trafikverket 2019 Regeringsuppdrag Horisontella samarbeten och öppna data

<sup>11</sup> Trafikanalys 2020 Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader Rapport: 2020:4

<sup>12</sup> Pressmeddelande från Regeringen 2020-06-12 200 miljoner kronor till godstransporter på järnväg

<sup>13</sup> Artikel från Regeringen 2020-09-14 Budgetåtgärder för att minska utsläppen från transporter



Miljökompensationen har sin grund i SERA-direktivets artikel 34. Där står det formulerat att medlemsstater kan införa ett tidsbegränsat system för ersättning till operatörer av godstrafik på järnväg för externa effekter som inte kunnat täckas. Detta gäller dock bara under förutsättningen att andra trafikslag ger upphov till högre externa effekter. Genom att kompensera operatörerna för detta är tanken att järnvägens konkurrenskraft ska stärkas vilket i förlängningen ska leda till att fler väljer att frakta gods på järnväg. En förutsättning för att en operatör ska beviljas stöd är att det kommer transportköparna till del. Med andra ord ska den erhållna miljökompensationen avspeglas i det pris transportköparen betalar – antingen genom att priset sänks, att det hålls konstant eller ökar mindre än vad det annars skulle göra.

Intervjuerna genomfördes hösten 2019. Således hade systemet med miljökompensationen tillämpats i cirka ett års tid när intervjuerna genomfördes. Av den anledningen har vi sett det som relevant att fråga transportköparna hur de upplever att systemet med miljökompensation fungerat och om det, i enlighet med dess syfte, lett till att de ökat andelen gods på järnväg.

Den stora majoriteten av transportköpare är medvetna om att miljökompensationen införts, men uppger samtidigt att de inte upplever att det blivit billigare att frakta gods på järnväg i förhållande till väg. Företagen ser inte några större skillnader på erhållna fakturor eller fraktkostnaderna på järnväg. Istället uppger de att det på grund av stigande banavgifter blivit dyrare att frakta på järnväg.

*”Den har inte haft någon effekt alls. Jag har tagit upp det med operatörer, men inte fått något bra svar från dem varför inte priset har minskat.” – Företag inom järn- och stålindustrin*

Bland de som deltagit i undersökningen har således åtgärden inte stimulerat dem till att frakta mer på järnväg. Detta ligger delvis i linje med den uppföljning Trafikverket gjort av det stöd som betalades ut till operatörerna 2019. Där görs konstaterandet att stödet, snarare än att sänka priserna, använts till att låta priset vara oförändrat eller att inte öka priset lika mycket som annars vore fallet. I andra fall uppges att stödet använts till att höja kvalitén på den erbjudna produkten. I Trafikverkets utvärdering av miljökompensationen görs därtill konstaterandet, tvärtemot hur transportköparna upplever det, att operatörerna generellt lever upp till kravet att stödet ska avspeglas i prissättningen. I bestämmelserna som ligger till grund för miljökompensationen är det inte närmare specificerat hur avspeglingen på godstransporternas prissättning ska manifesteras. Således är

det troligt att diskrepansen är ett resultat av olika tolkningar gjorts, vilket lett till transportköparnas förväntningar inte blivit infriade.<sup>14</sup>

Det är svårt att utifrån den officiella statistiken utläsa ifall miljökompensationen bidragit till att öka godstransporterna på järnväg. Dels på grund av att metoder för insamling och bearbetning av data förändrats och därför inte är jämförbar över tid, dels på grund av att effekten inte kan isoleras. Även om vi skulle kunna notera en ökning av utfört godstransportarbete skulle det vara svårt att härleda det till införandet av miljökompensation. I ovan nämnda uppföljning konstaterar Trafikverket däremot att det inte finns stöd för påståendet att miljökompensationen bidragit till en överflyttning från väg till järnväg. Däremot finns det skäl att tro att den motverkat en överflyttning i motsatt riktning. De transportköpare vi varit i kontakt med och som ökat andelen gods på järnväg uppger att det inte följt av miljökompensationen utan att snarare av företagens hårdare interna krav på hållbara transporter.

*”Godsmängden har inte ökat på grund av miljökompensationen, det är hållbarhetsperspektivet som har ökat godstrafiken på järnväg.” –  
Branschorganisation*

---

<sup>14</sup> Trafikverket 2020 Miljökompensation till järnvägsföretag

### 3 Marknaden för godstransporter på järnväg

I samband med att marknaden avreglerades i mitten av 1990-talet blev det fritt fram för företag att etablera godstrafik på järnvägsnätet i Sverige. Sedan dess har en rad olika operatörer tillkommit på, men också försvunnit från, marknaden. Idag bedriver tolv operatörer, privata såväl som statliga, godstrafik på det svenska järnvägsnätet. Den tidigare monopolisten Green Cargo är den dominerande operatören. 2019 stod de för cirka 56 procent av omsättningen på marknaden. Över tid har man däremot observerat en förskjutning där Green Cargo allt eftersom tappat marknadsandelar till andra operatörer. Allra mest har Hector Rail vuxit, som 2019 stod för 14 procent av omsättningen på marknaden. Andra företag med betydande marknadsandelar är LKAB Malmtrafik, Railcare och Real Rail.

Som redan klargjorts är marknaden differentierad. Därför är det inte alltid helt uppenbart hur konkurrensytan mellan olika operatörer ser ut. Genom att studera publicerade årsredovisningar går det att skapa sig en uppfattning om hur tjänsteutbudet kan variera mellan olika operatörer. Några exempel är att:

- Hector Rail riktar in sig på att erbjuda dragkraft mellan industrier och terminaler till varuägare, speditörer och andra tågoperatörer.
- CFL Cargo Sverige erbjuder regional godstrafik med särskilt fokus mot containertransporter.
- Tågfrakt erbjuder terminalhantering för godstransporter mellan tåg och lastbil.

Vanligtvis delas marknaden in i följande fyra segment: vagnslast-, kombi-, system- och malmtransporter. Konkurrensen mellan operatörer, men även mellan trafikslag, ser olika ut beroende på vilket segment som avses. Inom, exempelvis, segmentet för systemtransporter förekommer konkurrens mellan operatörer samtidigt som konkurrensen mellan trafikslag är begränsad. Det motsatta förhållandet råder inom segmentet för vagnslasttransporter, det vill säga samtidigt som konkurrensen mellan operatörer är begränsad förekommer konkurrens med andra trafikslag. Detta följer av att de varugrupper som körs inom detta segment i viss mån även kan fraktas med lastbil. Vidare har malmtransporter på Malmbanan en begränsad inverkan på marknaden i övrigt. Inom detta segment står LKAB Malmtrafik för en majoritet av det utförda transportarbetet.

Med utgångspunkt i vilken utsträckning olika sändningar kan fraktas med olika trafikslag har VTI<sup>15</sup> definierat tre relevanta marknader:

---

<sup>15</sup> VTI 2019 Den svenska marknaden för godstransporter på järnväg

- marknaden för tunga godstransporter i omfattande volymer till eller från industrier i det svenska inlandet, som bara inkluderar systemtåg,
- marknaden för tunga godstransporter i omfattande volymer i städer med kustanslutning, som inkluderar både sjöfart och systemtåg och
- marknaden för medeltunga godstransporter inom Sverige, som inkluderar väg och järnväg, men även i viss mån sjöfart.

Genom att dela in marknaden på detta sätt erhålls, i högre utsträckning än den traditionella indelningen, en förståelse för den trafikslagsövergripande konkurrensen.

### 3.1 Intermodal konkurrens

Lika relevant som konkurrensen mellan operatörer är således konkurrensen mellan trafikslag. 2019 uppgick det totala godstransportarbetet till cirka 103 miljarder tonkilometer, varav hälften utfördes på väg, 20 procent på järnväg och 30 procent med sjöfart.<sup>16</sup> Trots de politiska ambitionerna att flytta godstransporter från väg till järnväg har andelen gods på järnväg varit relativt konstant över tid. Det är dock som sagt inte alla sändningar som är föremål för trafikslagsövergripande konkurrens. Enligt indelningen ovan är det framförallt vid medeltunga godstransporter inom Sverige som det förekommer konkurrens mellan olika trafikslag. I en annan studie av VTI har följande faktorer identifierats som avgörande för att en sändning både ska kunna köras både på väg och järnväg:

- att transportavståndet är längre än 300 kilometer,
- att varugrupperna inte är vara tidskänsliga,
- att kraven på flexibilitet är låga,
- att varugrupperna inte är allt för tunga, och
- att spåranslutning finns i båda ändar av transporten.<sup>17</sup>

Innebörden av detta är att vissa sändningar som körs med vagnlast- eller kombitåg också körs med lastbil, och vice versa. Som vi tidigare nämnt uppskattas cirka åtta procent av transportarbetet på väg köras under sådana förutsättningar att järnvägen är ett reellt alternativ. Ifall vi antar att förutsättningarna att frakta på järnväg hålls oförändrade är det framförallt dessa sändningar som blir relevanta att flytta från väg till järnväg. Av intervjuerna blir det dock tydligt att vagnlast- och kombitransporter har svårt, och dessutom fått allt svårare, att konkurrera med lastbilstrafiken.

<sup>16</sup> Trafikanalys 2020 Transportarbete i Sverige 2000-2019 Statistik 2020:27

<sup>17</sup> VTI 2017 Vad styr valet av trafikslag för godstransporter?

Som orsaker till detta nämner de bland annat att konkurrensen mellan operatörer upplevs vara låg, att det relativt sett blivit dyrare att frakta på järnväg och att tillgängligheten försämrats.

Med tanke på att transportkostnaden spelar en avgörande roll i transportbeslutet har de relativa kostnadsökningarna, som transportköparna säger sig uppleva, lett till att järnvägen allt oftare väljs bort till förmån för lastbilstransporter. Ett flertal orsaker ligger bakom denna utveckling, men enligt transportköparna har de stigande banavgifterna varit särskilt bidragande. Då banavgifterna i dagsläget inte motsvarar de kostnader trafiken ger upphov till väntas de höjas ytterligare i framtiden. Samtidigt saknas en motsvarande avståndsbasead avgift på vägsidan, vilket riskerar att få till följd att den relativa konkurrenskraften försämras ytterligare.

*”Politikerna verkar inte prioritera järnväg, då de höjer banavgifterna. Miljökompensationen fungerar inte överhuvudtaget.” – Företag inom sågverk- och träindustrin*

Utvecklingen upplevs ha varit den motsatta inom lastbilstrafiken. Över tid har bland annat den högsta tillåtna bruttovikten ökat, vilket gjort det möjligt att frakta större godsmängder med en och samma sändning. Det har bidragit till att reducera järnvägens stordriftsfördelar och att allt längre transportavståndet behövs för att järnvägen ska bli lönsam. Vidare har tilltagande konkurrens från utländska åkerier bidragit till att priserna, särskilt inom fjärrtrafiken, pressats. I Transportstyrelsens tillståndsmätning konstaterar myndigheten att stora löneskillnader kan observeras beroende på var arbetsgivaren är registrerad.<sup>18</sup> I genomsnitt har förare anställda av utländska arbetsgivare mellan 30 till 45 procent lägre lön än förare anställda av svenska arbetsgivare. Med tanke på att löner utgör omkring en tredjedel av den totala kostnaden för ett genomsnittligt åkeri är det också lätt att förstå varför en ökad inblandning av utländska arbetsgivare kan leda till en prispress.<sup>19</sup>

### 3.2 Intramodal konkurrens

Ifall vi istället riktar fokus mot hur konkurrensen mellan operatörer upplevs tycks det återigen förekomma stora skillnader beroende på vilket segment som avses. Framförallt är det inom segmentet för vagnslasttransporter som konkurrenssituationen upplevs vara otillfredsställande. Som tidigare nämnts utförs vagnslasttransporter enbart av Green Cargo. Transportköparna upplever att avsaknaden av konkurrens hämmat utvecklingen inom segmentet och bidragit till att mer konkurrenskraftiga godstransporter inte kunnat utvecklas. I sammanhanget bör nämnas att Green Cargos monopol

<sup>18</sup> Transportstyrelsen 2019 Tillståndsmätning 2019 TSG 2017-3925

<sup>19</sup> Sveriges Åkeriföretag 2019 Åkerinäringen med verksamhetsområden - Nyckeltal för lönsamhet och tillväxt



delvis är ett naturligt sådant, då konkurrens sannolikt skulle innebära att skalfördelar inte skulle kunna nyttjas i tillräckligt hög utsträckning för lönsamhet. Istället är det konkurrens från andra trafikslag som är mest relevant för dessa typer av transporter. VTI har gjort bedömningen att Green Cargo har en dominerande ställning på marknaden för vagnslasttransporter, men att konkurrens från andra trafikslag förekommer.<sup>20</sup>

Inom marknaden för system- och kombitågstransporter förekommer konkurrens inom trafikslaget. Vid bokning av endera system- och kombitransporter uppger transportköparna att de kan välja mellan olika operatörer. I den tidigare nämnda rapporten av VTI görs bedömningen att Green Cargo sannolikt har en dominerande ställning på de två marknaderna, men inte alls i samma utsträckning som vid vagnslasttransporter. Trots möjligheten att välja mellan olika operatörer tycks majoriteten föredra att frakta med Green Cargo. Genom att frakta med Green Cargo, som har större resurser än andra operatörer, upplever man att eventuella risker kan reduceras. Green Cargo har också tillgång till fler tåglägen, vilket upplevs bidra till ökad flexibilitet och fler valmöjligheter.

*”Jag har valt att inte anlita någon annan än Green Cargo, då jag vill vara säker på tillgänglighet och resurser.” – Företag inom kemisk industri*

---

<sup>20</sup> VTI 2019 Den svenska marknaden för godstransporter på järnväg

## 4 Infrastrukturelaterade problem och möjligheter

En konkurrenskraftig godstrafik på järnväg förutsätter en väl fungerande infrastruktur. Bland annat vilar en attraktiv godstrafik på att en tågplan robust mot störningar kan konstrueras, att tillgång till olika tjänsteanläggningar kan erbjudas och att skicket på spåren kan upprätthållas. Vi har därför sett det som relevant att fråga transportköparna hur de upplever att de infrastrukturella förutsättningarna att frakta på järnväg fungerar.

På en övergripande nivå upplevs de infrastrukturella förutsättningarna vid järnvägstransporter vara tillräckliga. Detta gäller särskilt när stambanorna kan nyttjas. Med det sagt finns det också utrymme för förbättringar. I intervjuerna förs det bland annat fram att den (i transportköparnas ögon) låga punktligheten bidragit till att delar av förtroendet för järnvägen gått förlorad. Därför argumenterar transportköparna för vikten av att tillräckligt med resurser läggs ned på underhåll av järnvägsnätet.

*”Komma igång och utveckla järnvägen gällande dess infrastruktur, den måste bli mer tillförlitlig och robust så att den blir mer konkurrenskraftig.”*  
– Företag inom järn- och stålindustrin

Det ska sägas att detta görs i allt högre utsträckning. För att komma till rätta med den underhållsskuld som präglat järnvägsnätet har anslagen till underhåll av infrastrukturen ökat. I den senaste underhållsplanen planeras för ett antal större åtgärder mellan åren 2020 och 2023. Jämfört med 2011 kommer budgeten för järnvägsunderhåll ha dubblerats till 2022.<sup>21</sup> Således går det att argumentera för att de störningar, förseningar och sedermera efterföljande diskussioner kring tågens tillförlitlighet fört med sig något positivt då det bidragit till att problematiken lyfts till ytan. Under 2020 har det hittills också skett stora framsteg vad gäller punktligheten. Jämfört med motsvarande månader 2019 har persontågens punktlighet förbättrats betänkligt. Eftersom en förbättring kunde observeras redan under årets första månader är det sannolikt inte bara är en produkt av att belastningen på järnvägsnätet minskat till följd av covid-19-pandemin.

### 4.1 Stora skillnader mellan stam- och sidobanorna

Samtidigt som det upplevs fungera bra att frakta längs med stambanorna upplevs det fungera desto sämre att frakta bortom dessa. Transportköparna menar att detta bland annat beror på ett mer eftersatt underhåll och att risken att utsättas för störningar därigenom är högre på dessa delar av

<sup>21</sup> Trafikverket 2020 Underhållsplan 2020-2023

järnvägsnätet. När slutkunden är belägen bortom stambanorna är det därför vanligt att låta den avslutande delen av, eller i somliga fall hela, transporten utföras med lastbil. Att sidobanorna generellt är sämre underhållna än stambanorna bidrar också till att hastigheten på dessa bandelar måste sänkas, vilket leder till förlängda transporttider och ytterligare försämrad konkurrenskraft. Det bör nämnas att även här kan en utveckling i linje med transportköparnas önskemål observeras. Då regeringen, för att förbättra förutsättningarna att bedriva godstransporter bortom stambanorna, beslutat om investeringar motsvarande 50 miljoner kronor per år mellan 2019 och 2021.<sup>22</sup>

Ytterligare något som förs fram är möjligheten för operatörerna att köra längre och tyngre tåg. Med undantag för Malmbanan får inte tåg längre än 630 meter framföras på järnvägsnätet. Genom att tillåta längre och tyngre tåg att föras fram på järnvägsnätet kan kostnads- och energieffektiviteten öka samtidigt som kapacitet i spåren frigörs. När kapacitet frigörs kan i sin tur flexibiliteten öka då fler tåglägen görs tillgängliga. Med tanke på att det över tid tillåtits tyngre lastbilar och att det även förs diskussioner kring att tillåta längre lastbilar anses detta vara en viktig åtgärd för att järnvägen ska bibehålla sin relativa konkurrensfördel bland transportköpare med behov av att kunna frakta stora volymer. Det finns i dagsläget EU-krav på att utpekade delar av det transeuropeiska järnvägsnätet (TEN-T) ska anpassas så att 750 meter långa tåg ska kunna framföras.<sup>23</sup> Detta förutsätter bland annat en anpassning avseende mötes- och förbigångsspår, bromsregler samt lokets maximala dragkraft.

#### 4.2 Godstrafiken upplevs vara underordnad persontrafiken

Vidare upplever transportköparna att godstrafiken är underordnad persontrafiken. Detta är något som inte bara upplevs vara gällande när kapacitet i spåren tilldelas utan även när störningar inträffar.

I takt med att allt mer trafik körs på spåren har konfliktytan mellan person- och godstrafiken ökat. Samtidigt som det skett en kraftig tillväxt av efterfrågan på persontransporter har efterfrågan godstransporter närmast stagnerat. Detta har lett till att godstrafikens andel av trafiken på järnvägsnätet minskat från 39 procent till 22 procent mellan 1990 och 2018.<sup>24</sup>

För att kunna bedriva en konkurrenskraftig godstrafik på järnväg förutsätts att konkurrenskraftiga tåglägen kan erhållas. Av intervjuerna framgår dock att godstrafiken upplevs få stå i skuggan av persontrafiken, bland annat

<sup>22</sup> Trafikverket 2020 Underhållsplan 2020-2023

<sup>23</sup> Förordning nr 1315/2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU

<sup>24</sup> Transportstyrelsen 2019 Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2018

genom att bli hänvisade till tider när persontrafiken inte behöver kapacitet. Andra undersökningar som genomförts bland transportköpare har kunnat göra liknande konstateranden. Bland annat har Trafikverket konstaterat att de konstruktionsregler som används vid konstruktion av tågplanen gynnar persontrafiken framför godstrafiken. Detta manifesteras bland annat i ökad skogstid för godstågen. Andra klagomål har gjort gällande att den samhällsekonomiska bedömningen som tillämpas vid konflikthantering gynnar persontåg framför godståg.<sup>25</sup> Även Trafikanalys har konstaterat att godstågen i regel får anpassa sig efter persontågen. I en rapport från 2016 nämner de, bland annat, att den genomsnittliga förlängda körtiden, det vill säga skillnaden mellan ansökt och beviljat tågläge, är 16 minuter för godstågen medan motsvarande för persontåg är noll minuter.<sup>26</sup>

Även vid förseningar upplevs persontågen prioriteras framför godstågen. Trots att godstågen bara står för en femtedel av den sammanlagda trafiken står de för två tredjedelar av den sammanlagda förseningstiden. Delvis beror detta på att olika typer av tåg körs under olika förutsättningar, exempelvis att godstågen i genomsnitt kör längre sträckor än persontågen. Men kan enligt transportköparna i viss mån också förklaras av att godstågen får lägre prioritet än persontågen när störningar inträffar på järnvägsnätet.

*”Fokus på persontrafik, speciellt vid störningar. Vid större störningar hade det ur ett långsiktigt miljöperspektiv varit bättre att leda om personerna till flyg för att öka flexibilitet och tillförlitlighet för järnvägstransport. Det hade kunnat bidra till ökade volymer på järnväg, och minska vägtransport.”*  
– Företag inom kemiindustrin

---

<sup>25</sup> Trafikverket 2019 Hinder för ökad omlastning till intermodala järnvägstransporter

<sup>26</sup> Trafikanalys 2016 Godstransporter i Sverige – En nulägesanalys

## 5 Slutsatser

### 5.1 Samma aspekter upplevs bristfälliga

När motsvarande undersökning gjordes för par år sedan kunde vi konstatera att det fanns ett flertal områden där transportköparna upplevde att det behövdes förbättringar för att järnvägens konkurrenskraft skulle kunna öka. Det handlade framförallt om aspekter kopplade till flexibilitet, tillgänglighet och tillförlitlighet. Efter att ha gjort denna undersökning kan vi konstatera att de områden som då bedömdes vara bristfälliga fortfarande upplevs som bristfälliga. Detta kan tolkas som att transportköparna upplever att utvecklingen på marknaden inte gått i rätt riktning. Faktum är att många transportköpare lyfter att utvecklingen, om något, faktiskt gått i motsatt riktning och att konkurrenskraften gentemot lastbilstrafiken försämrats inom många områden.

Det är positivt att transportköparna uttrycker en vilja att frakta mer gods på järnväg. Samtidigt uppger transportköparna att förverkligandet av dessa ambitioner försvåras av att det upplevs saknas en vilja bland operatörerna att möta deras behov, eller som det uttrycktes av en branschförening:

*”Godstrafik på järnväg trodde att man kunde vila sig i mål på grund av miljö- och klimatfördelar. Det räcker tyvärr inte till, man behöver utveckla och tänka om i nya banor för att tillmötesgå företag och operatörer.”* Det handlar inte bara om långsiktiga förändringar, utan även sådant som till synes torde vara relativt enkelt att åtgärda, exempelvis att göra det möjligt att via en app på mobilen följa godset i realtid. Att det finns en vilja att frakta mer gods på järnväg tycks således inte huvudsakligen följa av att det skett en utveckling vad gäller affärsmodeller, infrastruktur eller tekniska lösningar. Istället tycks det följa av att transportköparna lägger större vikt vid att transportlösningarna ska vara hållbara ur ett miljöperspektiv.

För att transportköparna ska kunna realisera sina ambitioner krävs att det skapas förutsättningar som gör detta möjligt, exempelvis genom nya transportupplägg skapas. Ett hinder i sammanhanget torde dock vara den låga lönsamheten på marknaden. 2018 redovisade hälften av företagen knappt någon lönsamhet överhuvudtaget. Den låga lönsamheten kan påverka innovationsgraden i branschen negativt på ett flertal sätt. Bland annat genom att företagen avskräcks från att ta de risker som investeringar kan innebära. Det kan även leda till att nya företag avskräcks från att etablera sig på marknaden, vilket begränsar den utvecklingen som kan följa av ett ökat konkurrenstryck. Det senare tycks också ha blivit verklighet, då det under den senaste femårsperioden inte skett någon nyetablering på marknaden samtidigt som tre företag lämnat densamma.



Följaktligen tycks marknaden röra sig i en annan riktning än vad som är nödvändigt för att transportköparnas, men även regeringens, ambitioner ska kunna förverkligas. För att trots allt skapa förutsättningar att köra mer gods på järnväg har det därför inom ramen för den nationella godstransportstrategin presenterats ett antal åtgärder som ska stimulera till överflytt. Bland dessa återfinns ekonomiskt stöd för intermodala tågupplägg, innovationsupphandlingar och statliga garantier vid införandet av nya transportupplägg. Enligt de politiska ambitionerna tillhör en högre andel gods på järnväg framtiden. Mot bakgrund av att marknaden i dagsläget inte upplevs möjliggöra en sådan framtid tycks initiativ likt de som beskrivits ovan vara nödvändiga.

## 5.2 Fungerar sämst där potentialen är störst

En överflyttning av gods från väg till järnväg är viktigt för att kunna förverkliga målsättningar om att reducera transportsektorns utsläpp av växthusgaser. Omfattningen på den potentiella överflyttningen anses dock vara begränsad. För att en sändning som körs på väg även ska kunna köras på järnväg krävs att transportavståndet är tillräckligt långt, att sändningen inte är särskilt tidskänslig och att kraven på flexibilitet är låga. Idag är det bara en del av godstrafiken på väg som körs under sådana förutsättningar att järnvägen är ett reellt alternativ. Resultaten från den här undersökningen visar att dessutom överflyttningen försvåras ytterligare av att järnvägen upplevs vara minst konkurrenskraftig inom segmenten där konkurrensen med vägtrafiken om transportköparna störst.

Under rapportens gång har vi huvudsakligen talat om tre olika typer av godstransporter: system-, kombi- och vagnslastransporter. Då dessa har olika tillämpningsområden varierar också dess konkurrensytor gentemot övriga trafikslag. Systemtågen har närmast ett naturligt monopol på regelbundna, tunga och volymkrävande transporter. Därför möter de ingen, eller åtminstone väldigt liten, konkurrens från lastbilstrafiken. Med andra ord torde den potentiella överflyttningen från väg till järnväg vara begränsad inom detta segment. Vid kombi- och vagnslastransporter finns det däremot vissa sändningar som körs under sådana förutsättningar att de även skulle kunna fraktas med lastbil. Ifall en överflytt från väg till järnväg ska nås är det rimligen, givet nuvarande förutsättningar, från lastbil till kombi- och vagnslastrafiken som den i huvudsak ska ske.

Av intervjuerna blir det dock uppenbart att det framförallt är inom dessa segment godstrafiken upplevs fungera på ett otillfredsställande sätt. Att det förhåller sig på det sättet är naturligtvis ett problem ur ett överflyttningsperspektiv, då det innebär att godstrafiken upplevs fungera sämst där potentialen till överflytt är störst. Ska man kunna realisera de målsättningar som finns tycks det således behövas åtgärder som bidrar till

att konkurrenskraften relativt lastbilstrafiken stärks inom dessa segment. Den andra sidan av myntet är dock att detta innebär att det också finns utrymme till förbättringar bland dessa segment. Kan konkurrenskraften relativt lastbilstrafiken öka bland kombi- och vagnslasttågen är det således också troligt att järnvägen på sikt kan komma att vinna marknadsandelar från lastbilstrafiken.

### **5.3 Nödvändigt att miljökompensationen kommer transportköparna till del**

När regeringen 2018 beslutade att operatörer av godstrafik på järnväg ska kunna ansöka om miljökompensation var det med ambitionen att stärka järnvägens konkurrenskraft och stimulera överflytt från väg till järnväg. Av intervjuerna som gjorts inom ramen för den här undersökningen framgår dock att transportköparna upplever att miljökompensationen hittills inte haft någon effekt alls. Trots att regeringen under en tvåårsperiod betalat ut närmare 600 miljoner kronor till operatörerna upplever transportköparna att detta inte reflekterats i godstransporternas prissättning, vilket är en förutsättning för att bli tilldelad stödet. Istället menar somliga att det fortsatt blivit dyrare att frakta på järnväg. När sändningar ändå flyttats över till järnväg menar transportköparna att detta inte följt av miljökompensationen utan snarare av att företagets krav på hållbarhet ökat. I Trafikverkets utvärdering görs också bedömningen att miljökompensationen inte bidragit till att främja en överflytt från väg till järnväg, men att den sannolikt bidragit till att motverka en överflytt i motsatt riktning.

I budgetpropositionen för 2021 föreslås att systemet med miljökompensation ska förlängas och vidareutvecklas. Mellan 2021 och 2025 planerar regeringen att årligen betala ut 400 miljoner kronor till operatörerna i form av miljökompensationer. Mot bakgrund av resultaten i den här undersökningen torde det då bli viktigt att miljökompensationen utformas på ett sådant sätt att utbetalningarna, i högre utsträckning än tidigare, kommer transportköparna till del. Det är bland transportköparna den faktiska möjligheten att flytta sändningar från väg till järnväg ligger. Ifall syftet med utbetalningarna ska kunna förverkligas är det således nödvändigt att transportköparna också upplever att miljökompensationen gör skillnad och att den används på ett sätt som faktiskt stärker järnvägens konkurrenskraft.

## Bilaga 1

### Intervjuguide

#### Bakgrund

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

#### Syn på järnvägstransport

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

#### Marknaden idag

- Har ni möjlighet att välja mellan olika utförare?  
Om nej: gå vidare till övrigt

- Hur går ni tillväga för att välja mellan olika utförare?
- Vad är det som styr valet av utförare? Något mer?
  - Hur skulle du rangordna vad som är viktigast, näst viktigast osv. av de orsaker som du nämnt styr valet av utförare?
- Har det skett förändringar över tid gällande detta?

#### Övrigt

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

#### Miljökompensation

- Känner du till miljökompensation för godstransportoperatörer som kom 2018?
- Upplever ni att det blivit billigare att frakta gods på järnväg i förhållande till väg sedan miljökompensationen infördes? Varför/varför inte?
- Har det fått er att transportera mer av ert gods på järnväg? Varför/varför inte?

#### Godskorridorer

- Känner du till godskorridorer?
- Har ni använt er av någon godskorridor? Vilken/vilka har ni använt er av?
- Hur upplever ni att godskorridorerna fungerar?
- Har införandet av godskorridorer fått er att frakta mer varor på järnväg i förhållande till väg? Varför/varför inte?
- Varför har ni inte använt er av godskorridorer?

