

An aerial photograph of a large freight train yard. Numerous railcars of various colors (blue, red, orange, green, white) are parked on multiple tracks. The yard is surrounded by green trees on the left and a building with a blue logo on the bottom right. The text is overlaid on a white rectangular background in the center.

Forskarperspektivet – Hur går det med godsöverflyttningen?

Inge Vierth, VTI

Logistikia, 11 november 2022

vti

TRE PROJEKT

1. MOSEL - Modal shift for an environmental lift? (Naturvårdsverket)
2. Vilken överflyttning av gods till järnväg och sjöfart har skett? (Trafikanalys)
3. Virkestransporter på järnväg efter stormen Gudrun (Skogsindustrierna)

MOSEL UNDERSÖKER

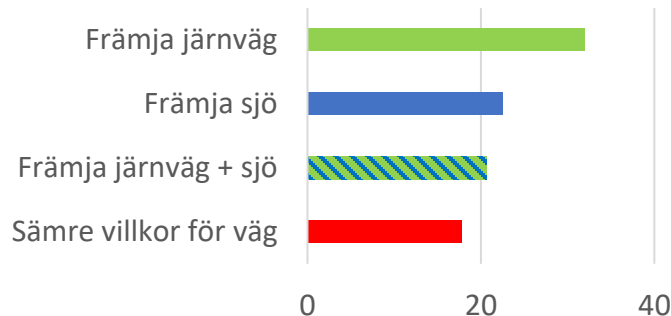
överflyttningens roll i förhållande till direkta utsläpp till luft och miljö kvalitetsmålen

- Begränsad klimatpåverkan
- Frisk luft
- Ingen övergödning
- Bara naturlig försurning



STYRMEDEL FÖR ATT FRÄMJA ÖVERFLYTTNING AV GODS

- 93 styrmedel i Europa (53 nationell, 27 regional, 13 lokal)
- 65 ekonomiska, 20 administrativa, 8 informativa styrmedel

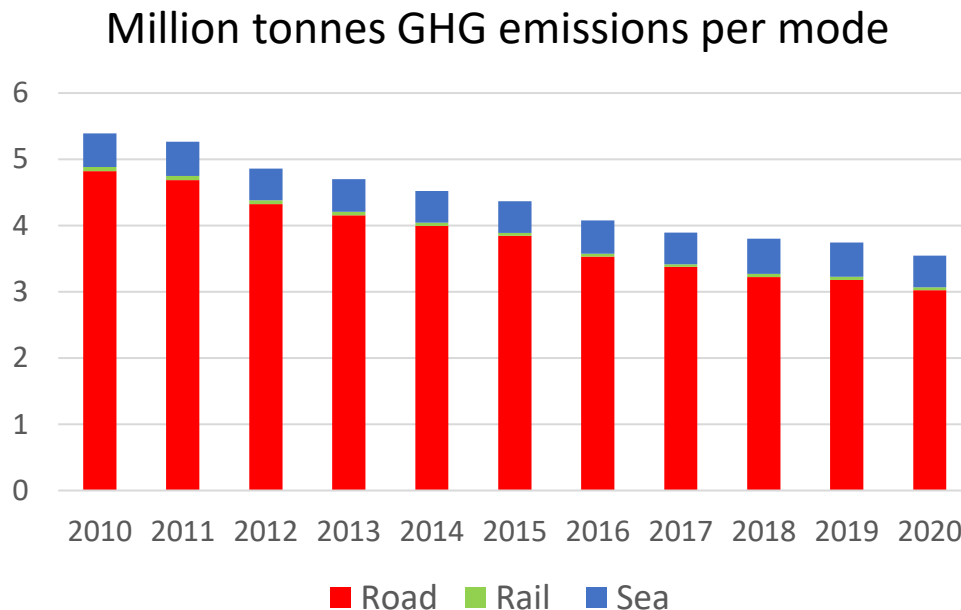


- Få styrmedel har utvärderats (21 av 93)
- Många styrmedel har oklara mål, i vissa fall blandas **mål** och **medel**

SWEDISH CLIMATE TARGET: 2030 GHG EMISSIONS FROM DOMESTIC TRANSPORT SHOULD BE REDUCED BY 70 % COMPARED TO 2010

GHG EMISSIONS FROM FREIGHT TRANSPORT BY MODE 2010 - 2020

- Road: -37%
- Rail: -27%
- Sea: -5%
- **Total -34 %**

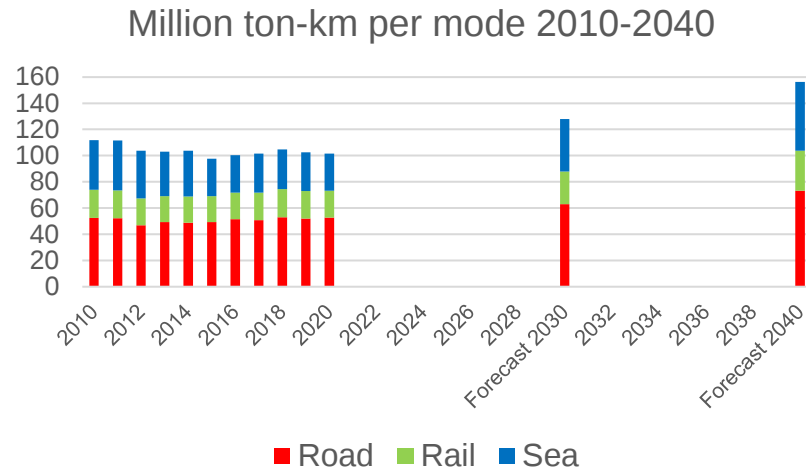


STATISTICS 2010-2020

- Total tonne-km: - 9%
- Shares: road + 5%, **rail +1%**, sea -6%

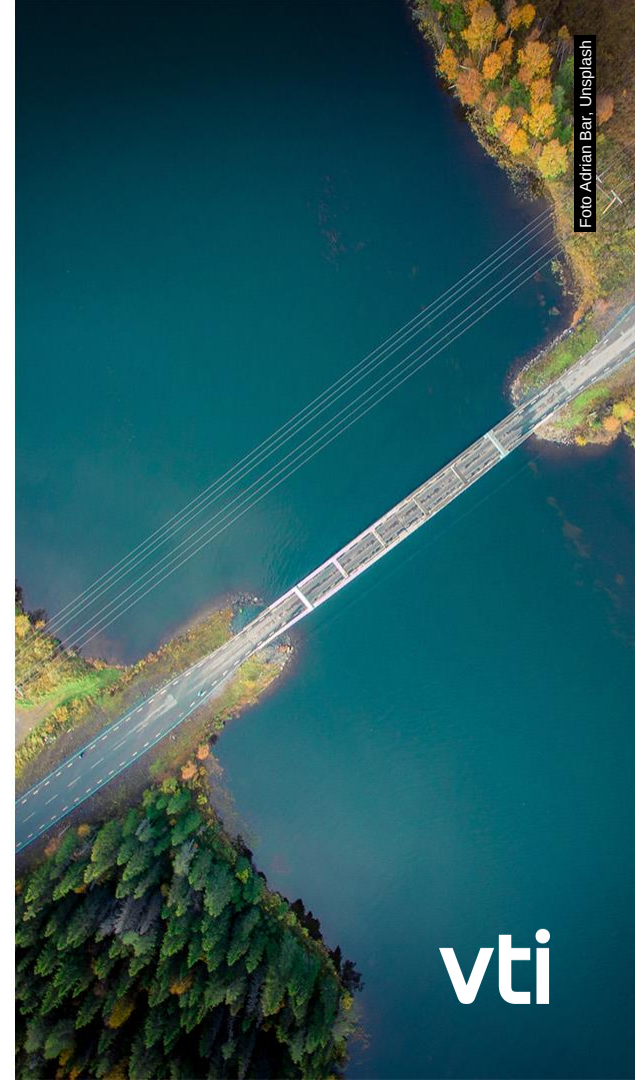
• OFFICIAL FORECAST

- 27% tonkm increase 2030 compared to 2020
- Shares: **road - 3%**, **rail +-0**, sea + 3%



TRAFIKVERKETS GODSPROGNOS 2040

- Krav att uppnå svenska klimatmålen 2030 och 2045
- Trafikverket antar främst effektiviseringar, elektrifiering och utökad användning av biodrivmedel för vägtrp.
- MOSEL testar två fiktiva styrmedel med Trafikverkets Samgodsmodel
 - **Ekobonus+** 30% lägre omlastningskostnader i svenska hamnar och järnvägsterminaler
 - **Slitageskatt** för lastbilar på svenska vägnätet



BERÄKNADE EFFEKTER

Tonkilometer (förändring i %)					Utsläpp (förändring i %)					
		Väg	Järnväg	Sjö	CO _{2e}	NO _x	SO ₂	VOC	Partiklar avgaser	Partiklar slitage
Nuläget 2017	Ekobonus+	-2,9	3,5	4,5	-1,9	1,0	2,8	1,7	0,9	-2,9
	Slitageskatt	-5,2	5,0	4,4	-3,0	1,4	4,1	2,6	1,4	-5,2
Trafikverkets prognos 2040	Ekobonus+	-2,8	1,8	4,3	1,8	2,6	3,9	3,5	3,8	-2,8
	Slitageskatt	-4,6	4,3	3,0	0,6	1,7	2,9	2,5	2,8	-4,6

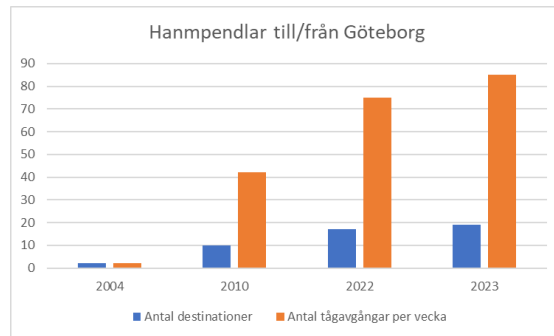
”ÖVERFLYTTNINGSSTYRMEDLENS” BIDRAG ATT NÅ MILJÖKVALITETSMÅLEN

- Om överflyttning lyckas - liten eller negativ effekt på miljön (undantag: slitage-PM)
- Överflyttning till sjö inte självklart bättre för miljön
- Överflyttning till järnväg begränsas av bristande spårkapacitet
- Vad krävs för andra styrmedel för att uppfylla miljökvalitetsmålen?
 - skapa möjligheter till att använda längre/tyngre godståg (infrastrukturinvesteringar)
 - ge incitament till att använda längre/tyngre godståg (banavgifternas utformning)
 - utnyttja spårkapaciteten alla dagar dygnet runt (banavgifternas utformning)

2) VILKEN ÖVERFLYTTNING AV GODS TILL JÄRNVÄG HAR SKETT?

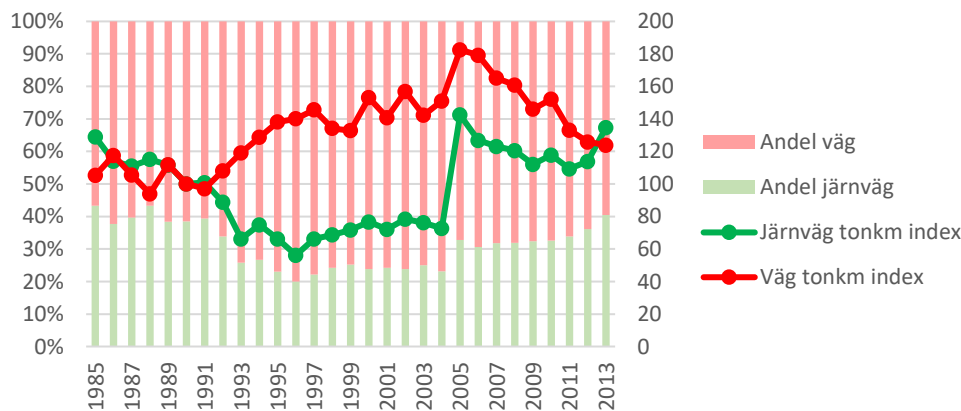
Större överflyttningar till järnväg som har skett trots stabila andelar i statistiken

- Hamnpendlar till Göteborg
- COOP-tåget
- Stålpendelprojekt (LKAB, SSAB, Scania, ICA)
- Virkestransporter på järnväg efter stormen Gudrun 2005



STORMEN SKADADE CA 75 MILJONER SKOGSKUBIKMETER ...

- ökade efterfrågan på inrikes virkestransporter med samtliga trafikslag
- väg- och sjötransporterna ökade kraftigt och minskade därefter
- järnvägsandelen ökade från ca 20 % till ca 30 % och stannade på högre nivå
- slopandet av farleds- och banavgifterna 2005/6 hade signalvärde, men antagligen enbart en liten effekt på transportkostnaderna



STORMEN KATALYSATOR FÖR TILLÄMPNINGEN AV NYA KONCEPT

- Banverket hade ansvar för samlade järnvägsinfrastrukturen (inkl. terminaler och industrispår) i *hela landet* och genomförde snabbt åtgärder
- Redan före stormen efterfrågade skogsföretagen effektivare terminaler
- Avregleringen 1996 ledde till att nya järnvägsföretag tog över marknadsandelar, konkurrensen bidrog att öka samtliga järnvägsföretagens effektivitet
- I kriser är det nödvändigt att aktörerna är öppna för förändringar
- Samarbete med infrastrukturhållare mm viktigare för järnväg än för väg
- Krävs fungerande samarbete mellan offentliga och privata aktörer för att effektivisera järnvägstransporter och/eller att flytta gods till järnväg

PUBLIKATIONER

1. MOSEL:

- Vierth, I & Björk, L, Modal shift for an environmental lift? - MOSEL Slutrapport, Naturvårdsverket Rapport 7003 (2021)
- Takman, J & Gonzalez-Aregall, M, A review of policy instruments to promote freight modal shift in Europe: evidence from evaluations (VTI working paper 2021:6)
- Björk, L. & Vierth, I, Freight modal shift in Sweden: means or objective? (VTI working paper 2021:5)
- Gonzalez-Aregall, M, Cullinane, K & Vierth, I, A review of port initiatives to promote freight modal shift in Europe: Evidence from port governance systems. Sustainability 2021, 13(11)
- Johansson M, Vierth, I & Holmgren, K, Klimat- och miljöeffekter av att flytta godstransporter från väg - Beräkningar för år 2017, 2030 och 2040 (VTI rapport 1091/2021)

2. Vilken överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart har skett? Kunskapssammanställning *VTI PM 2022–10 publiceras före jul*

3. Virkestransporter på järnväg efter stormen Gudrun – vad kan vi lära oss av erfarenheterna? *VTI rapport 1072 publiceras under november*



Tack för att ni lyssnade!
inge.vierth@vti.se

vti