



Trafikverkets godsstrategi



TRAFIKVERKET

Innehåll

| | |
|---|-----------|
| 1 Inledning | 3 |
| 2 Godsrelevanta bakgrundsfaktorer | 4 |
| 2.1 Godstransporternas nytta | 4 |
| 2.2 Politisk spelplan | 4 |
| 2.3 Principer | 4 |
| 2.4 Trender och omvärldsförändringar | 4 |
| 3 Utgångspunkter från Trafikverkets strategiska inriktning | 7 |
| 3.1 Trafikverkets strategiska utmaningar och mål | 7 |
| 4 Godsstrategier | 8 |
| 5 Uppföljning och genomförande av strategierna | 11 |

1 Inledning

Välutvecklade och kostnadseffektiva logistik- och godstransportsystem är en förutsättning för handelns och industrins tillväxt, och därmed för samhällets utveckling i stort. För att Sverige som nation och svenskt näringsliv ska kunna upprätthålla en god konkurrenskraft i förhållande till omvärlden och skapa god sysselsättning och ekonomisk bärkraft i samhället, krävs det att insatsvarorna är av god kvalitet. En av dessa strategiskt viktiga insatsvaror är logistik, och i logistiken ingår godstransporterna och det infrastrukturnät med tillhörande regelverk som godstransporterna är beroende av.

Godstransportområdet är således mycket viktigt för konsumtion, arbetstillfällen, tillväxt och välbefinnande. Sverige har ett gott logistiskt utgångsläge, enligt Världsbankens rapport Logistics Performance Index. Trafikverket ska, som en av de förutsättningsskapande aktörerna, bidra till att detta relativa läge ytterligare utvecklas. Detta ställer krav på bland annat tydlighet, långsiktighet, dialog och samverkan.

Ett strategidokument som visar hur Trafikverket kan bidra till de svenska godstransporterna¹ är efterfrågat såväl internt som externt. Detta utgör en viktig förutsättning för utredningsarbete, forskning, marknadsarbete och strategiskt arbete och inför kommande planeringsomgångar. Tydliga ställningstaganden är också en viktig förutsättning för att Trafikverket ska förmedla ett samlat, trovärdigt budskap till externa intressenter och kunder. Därför är det viktigt att Trafikverket följer en utstakad strategisk inriktning i godsspecifika frågor.

Trafikverkets strategi för godstransporter avser att ge denna bild och belysa de vägval som krävs. Godsstrategin kompletterar och specificerar Trafikverkets strategiska inriktning 2011–2020.

¹ Det bör noteras att "svenska" i detta fall kan innebära transporter på såväl svensk som utländsk mark. Det kan också innebära transporter med utländska transportutförare i Sverige eller rent av på transitresa genom landet.

2 Godsrelevanta bakgrundsfaktorer

Avsikten med detta avsnitt är att ge en mycket kort bakgrund till några faktorer och händelser i omvärlden som påverkar godsstrategiernas utformning.

2.1 Godstransporternas nytta

Godstransporternas betydelse för samhället kan inte nog understrykas. Godstransporterna lever i ett tydligt symbiotiskt förhållande med samhället i övrigt. Godstransporter möjliggör konsumtion, tillväxt, arbete och välbefinnande genom en konkurrenskraftig industri, men har också en rad välkända negativa konsekvenser. Godstransporterna skapar och ökar de transporterade varornas tids- och/eller platsvärde. Genom att reducera de oönskade effekterna av godstransportrelserna kan netto nyttan av dem förstärkas. Med utgångspunkt i detta kan vi konstatera att Trafikverket sätter effekterna (såväl positiva som negativa) i fokus och inte transportererna som sådana.

2.2 Politisk spelplan

De svenska transportpolitiska målen ska ”säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet”. För att stödja och precisera detta övergripande mål har funktions- och hänsynsmål skapats. Det förstnämnda innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Hänsynsmålen fokuserar på områdena säkerhet, miljö och hälsa.

Motsvarande mål finns på EU-nivå. I EU:s handlingsplan för godslogistik (KOM [2007] 607 slutlig) fokuserar man bland annat på distributionskedjor, ITS, sammodalitet och gröna korridorer, som alla bidrar till måluppfyllelsen.

2.3 Principer

Trafikverket utgår från fyrstegsprincipen – en arbetsmetod som innebär att närma sig större investeringar försiktigt. Så vinnas tid. Så sparas pengar. Så minimeras miljö- och klimatpåverkan.

Som utgångspunkt för arbetet med att uppnå de transportpolitiska målen har riksdagen beslutat om vägledande principer. En av dessa avser trafikens samhällsekonomiska kostnader

och kostnadsansvaret för dessa. Området är en utgångspunkt när transportpolitiska styrmedel utformas. Kostnadsansvaret bör motsvara trafikens samhällsekonomiska marginalkostnader vilket är de externa effekter som uppstår till följd av fordonens utnyttjande av infrastrukturen. Marginalkostnadsprincipen har länge varit föremål för diskussion. Steg har tagits så att transportsystemet går i riktning mot detta synsätt, men det är i dag varken trafikslagsneutralt eller fullt ut genomfört. Ett införande av principen kompliceras inte minst av det faktum att transportmarknaden är internationell. Skatter, avgifter och regler på transportområdet styrs i stor utsträckning av EU och internationella organ. Sedan EU-inträdet måste beslut om styrmedel också anpassas till de ramar som EU sätter upp. Från ett internationellt perspektiv bör konkurrens ske på likartade grunder för att inte försämra konkurrensförutsättningarna för ett enskilt lands näringsliv. Europeiska kommissionen tagit fram en handbok som påvisar transportsektorns externa kostnader vilken skall utgöra underlag till framtida godsplanering. Trafikverket ”äger” alltså inte frågor kring skatter och avgifter men avser att verka för att skapa förståelse för hur detta påverkar godstransporterna.

2.4 Trender och omvärldsförändringar

Trender är ofta branschöverskridande till sin karaktär. De kan därför utgöra ett rättesnöre för vilka områden som vi ska fokusera på. Vi vill i detta sammanhang särskilt framhålla följande viktiga trender:

• Tillväxten i storstadsregionerna

Befolkningen i Sverige beräknas öka, framför allt i storstadsregionerna. Detta påverkar tillväxten och konsumtionsmönstret, vilket får efterverkningar i logistiksystemen. Ett exempel är tillkomsten av distributionscenter och logistikparker som har till syfte att varuförsörja medborgarna. Sådana anläggningar måste ofta beredas mark utanför citykärnan. Det är viktigt att omlastningsterminaler eller spåranslutningar till dessa anläggningar kommer med i samhällsplaneringen i ett tidigt skede.

• Informationsteknik

Informationsteknik (ICT/ITS) ger möjligheter till ökad punktlighet, kortare ledtider och förbättrade planeringsprocesser mellan leden råvaruanskaffning, tillverkning, lagring och konsumtion. Det kan emellertid också leda till att trenden mot tätare transporter och mindre sändningar fortsätter inom delar av industrin. Informationsteknik kan såväl öka som minska transportarbetet. Tillgången till realtidsinformation förväntas fortsätta utvecklas.

• Miljömedvetenhet

Ökad medvetenhet om transporternas konsekvenser kan leda till förändrade logistikmönster. Exempel på detta har vi redan sett såväl inom området samverkan som inom transportmedelsvalet. Ökad fyllnadsgrad, effektiva terminaler och större enheter medför ofta mindre negativ miljöpåverkan och bättre ekonomi för transporter.

• Globalisering

Sveriges utrikeshandel förväntas öka i relation till den inhemska handeln. Framför allt förväntas handeln med Asien, Central- och Östeuropa öka. Den totala handeln förväntas dock förbli störst med Norden och Västeuropa. Genom globaliseringen och framför allt förskjutningar mot Fjärran Östern (särskilt Kina) och Sydostasien (särskilt Indien) är det möjligt att investeringar behöver genomföras för att hamnarna ska kunna ta emot större fartyg. Kapaciteten hos såväl suprastruktur (utrustning för terminalhantering etc.) som infrastruktur sätts på starka prov.

• Tillverkning

Tillverkningsindustrin antas öka sin produktion ekonomiskt betraktat. I synnerhet väntas detta ske inom elektronik-, tele-, instrument-, läkemedels- och metallindustrin. Kemikalier, högvärdiga produkter och förädlade stålprodukter förväntas stå för den kraftigaste tillväxten av transporterad godsmängd inom de närmaste decennierna, mätt i både vikt och värde. Ett beteende inom logistiken från ”push” till ”pull” leder till ökad nischning och kundspecifika transporter.

• Specialisering och stordriftsfördelar

Det finns en tydlig trend mot specialisering och utnyttjande av stordriftsfördelar inom tillverkningsindustrin. Dessa trender är ibland motverkande och ibland samverkande. Enheterna tenderar att bli färre men större. Som en direkt konsekvens ökar den genomsnittliga transportlängden, och företagen går ofta från att ha haft egna logistiknätverk till att köpa hela logistiktjänster (inklusive transporter).

Stordriftsfördelar i kombination med relativt sett låga transportkostnader leder till ändrade produktions-, konsumtions- och distributionsmönster. Olika aktörer och länder är också intresserade av att i ökad utsträckning kunna utnyttja stordriftsfördelar i transportererna av varor inom väg- och järnvägssektorerna (genom längre och tyngre fordon). På sjö- och flygområdena har denna trend varit tydlig under många år, medan det i detta avseende är mer komplext med regelstruktur etcetera på väg- och järnvägssidan.

• Sammanslagningar på transportmarknaden

På samma sätt som sammanslagningar inom tillverkande industrier, och ofta med samma drivkrafter, kan man se trenden inom gods- och logistikmarknaderna. Allt fler sammanslagningar sker i transportbranschen, och företagen blir globala aktörer för att bejaka sina kunders behov av marknadstäckning och för att bli mer kostnadseffektiva. Uppköp, sammanslagningar och olika former av alliansbildande är vanliga på marknaden.



- **Ökad konkurrens och liberalisering av transportmarknaderna**
Avregleringen inom järnvägssystemet på godssidan är nu allt mer reell. Antalet operatörer har i många länder ökat drastiskt och internationaliseringen ger tydliga avtryck. EU har sedan många år en drivande viljeinriktning att avlasta vägnätet med hjälp av sjöfart och järnväg. Ofta samverkar dessa trafikslag via noderna. Kunskapen om de faktiska förhållandena och förutsättningarna ökar hos såväl transportsidans efterfråge- som utbudssida.
- **Förändrade avgifter och regler**
Förändringar i avgiftsuttag kan påverka transportsystemens utseende och användande. Det kan ha en styrande effekt på det modala valet och på det sätt transporterna utnyttjas och därmed belastar infrastrukturen. Denna typ av pålagor kommer sannolikt att fortsätta då trängsel och andra faktorer tydliggörs och problemen ökar i takt med tillväxten.
- **Containerisering och enhetsberett gods**
Allt fler varugrupper fraktas i dag i containrar (och annat enhetsberett gods). Detta är inte minst en direkt följd av ovan nämnda trender för globalisering och stordriftsfördelar. Möjligheten till rationell hantering i terminaler har också påverkat området. Containeriseringen förmodas fortsätta och även omfatta mer lågvärdiga varugrupper som järnmalm, rundvirke och jordbruksprodukter.
- **Fordonsutvecklingen**
Moderna lastbilar har betydligt bättre miljöprestanda än äldre. Det finns nu motorer som kan drivas med mer miljövänliga bränslen. Fordonen blir även allt säkrare och ”intelligentare”, ofta med hjälp av it-applikationer. Detta leder till att de transportpolitiska målen går att nå. Motsvarande utveckling kan ses för de andra trafikslagen där såväl drivlinor som utformning av fordon, farkoster, vagnar och lastbärare förväntas ge goda effekter framgent (avseende miljöprestanda, möjlig nyttolast etc.).

3 Utgångspunkter från Trafikverkets strategiska inriktning

3.1 Trafikverkets strategiska utmaningar och mål

Trafikverkets strategiska inriktning är en viktig grund för godsstrategin. Den är formulerad i sex utmaningar med tillhörande strategiska mål och avser att vara en utgångspunkt för prioriteringar i Trafikverket. Godsstrategin berör alla utmaningar men har framför allt sin kärna i utmaningen om effektiva transportkedjor för näringslivet. Utmaningarnas koppling till visionens ord – grönt, tryggt och smidigt – är tydlig.

Inom de strategiska utmaningarna är bedömningen att det finns ett omfattande gap mellan nu-läge och önskvärt tillstånd. Under utmaningarna nedan nämns bara sådana strategiska mål där den godsspecifika kopplingen är uppenbar.

Utmaning 1: Ett energieffektivt transportsystem

Utsläppen av koldioxid och användningen av energi i transportsektorn ska minska.

Utmaning 2: Väl fungerande resor och transporter i storstadsregionerna

- Trängsel i storstadsregionerna ska minska.
- Tillgängligheten till målpunkter för varu- och servicetransporter i storstäderna ska öka.
- Miljön i storstäderna ska bli mer attraktiv.

Utmaning 3: Effektiva transportkedjor för näringslivet

Tillgängligheten och tillförlitligheten för långväga godstransporter i det strategiska nätet ska öka.

Utmaning 4: Robust och tillförlitlig infrastruktur

- Leveranskvaliteten i väg- och järnvägssystemet ska uppnås i enlighet med Nationell transportplan
- Medborgarna och näringslivet ska uppleva att informationen vid störningar är användbar, tillförlitlig och lätt att nå.

Utmaning 5: Mer nytta för pengarna

Effektivare planering – samordnad och trafikslagsövergripande.

Utmaning 6: Trafikverket – en modern myndighet

- Kunderna ska vara nöjda med Trafikverkets leveranser
- Trafikverket är en aktiv aktör internationellt och inom EU.

4 Godsstrategier

I detta kapitel beskrivs de godsspecifika strategierna. Strategierna beskrivs tätt kopplade till de breda utmaningar som Trafikverket identifierat och beskrivit under 2010, se föregående kapitel. Många utmaningar täcker flera strategier, men samtidigt gäller det omvända. Strategierna är placerade under den utmaning där de primärt anses höra hemma.

Vissa aspekter är centrala för att utveckla de godstransportspecifika strategierna inom flera av utmaningarna. Till sådana gemensamma förutsättningar hör inte minst olika aktiviteter kopplade till forskningskedjan. Forskningen är en viktig del i att skapa det framtida transportsystemet varför FOI-aktiviteter (forskning och innovation) i princip ryms under flertalet utmaningar. Paraplyprojekt som samlar flera FOI-aktiviteter knyter ihop forskningen.

En annan gemensam fråga är hur man skapar och vidmakthåller en god och strukturerad dialog med godstransportintressenter för ökad samverkan. Detta ställer krav på aktiv kunskapsuppbyggnad med kundfokus.

Utveckling, utvärdering, effektivisering och genomförande är gemensamma ledord för strategierna, såväl ur ett nationellt som ur ett internationellt perspektiv.

De fyra första utmaningarna nedan är de som bedöms vara mest relevanta för gods.

I presentationen av strategiområdena nedan är tanken att först ge en mycket kort bakgrund till det område som täcks. Därefter presenteras strategierna i en så kallad strategiruta, och avsnitten avslutas med en fördjupning av strategin. För ytterligare fördjupning på en mer verksamhetspecifik nivå hänvisas till dokumentet "Trafikverkets strategi för godstransporter – planeringsunderlag".

Ett energieffektivt transportsystem

Klimatdebatten har ökat medborgarnas omsorg om världens resurser. Detta kräver att företag och myndigheter tar ett större moraliskt ansvar, och det gäller i mycket hög utsträckning godstransportområdet. En viktig punkt inom denna utmaning är att bidra till att marknadens aktörer går från dagens miljömedvetenhet till morgondagens miljöbeteende. Detta involverar alla delar i försörjningskedjan, från infrastrukturhållare och transportköpare till slutkund.

En annan viktig punkt är att, inom Trafikverkets ramar, verka för att trafikslagen utnyttjas i optimala sammodala kedjor där logistikens delar samverkar för hållbara lösningar.

Strategiruta I

- Trafikverket ska vara drivande i arbetet med att samla in, bearbeta, analysera och sprida information om godstransportbehov och motsvarande utbud.
- Trafikverket ska stödja och vara drivande för att bidra till att energieffektiviseringar sker inom områdena logistik och godstransporter.

Strategin innebär att vi långsiktigt och målmedvetet arbetar med insamling av relevanta data, bearbetning, modellering, analys (vilket exempelvis sker inom Samgods-arbetet) och kommunikation, men att vi också verkar för ett effektivare utnyttjande av godstransportsystemets resurser när det gäller infrastruktur, fyllnadsgrader etcetera. Strategin innebär också att vi i möjligaste mån ska ligga i framkant inom innovation och genomförande av idéer som kan leda till ökad energieffektivitet, till exempel elektrifiering av vägar och beteendepåverkan i olika led (t.ex. ecodriving och inköpsbeteende). Syftet med engagemanget är att bidra till ett hållbart användande av transportsystemets samlade resurser.

Väl fungerande resor och transporter i storstadsregionerna

Godsdistributionen i storstadsregionerna är i kombination med samhällets urbaniseringstrend en utmaning där Trafikverket är en både påverkande och påverkad part bland många andra (kommuner, näringsliv och stadens innevånare). Området kräver omfattande samverkan och planering för att undvika suboptimeringar av transportkedjorna, exempelvis när det gäller lokaliserings- och organisationsfrågor. Det ställer dessutom krav såväl i den rumsliga som i den tidsmässiga dimensionen. Regler, möjligheter, acceptans och agerande

är centrala områden som måste vägas mot behov, krav och utrymme. Problembilden härrör i hög utsträckning från hållbarhetsdimensionen.

Strategiruta II

- Trafikverket ska vara aktivt för att effektivisera logistiska fenomen i storstadsregionerna som har bäring på transportmarknadernas effektivitet och godstransporternas roll i och för staden.
- Trafikverket ska, i samverkan med bland annat kommuner och regioner, verka för att viktiga markbehov för godstransportsystemets noder säkerställs.

Strategin innebär att vi som samhällsutvecklare målmedvetet ska arbeta med ett engagemang inom området distribution inom storstadsregionen. Detta bör i hög utsträckning ske inom olika former av samverkansprojekt där vi är en aktiv och kompetent part. I samverkan med övriga intressenter ska vi verka för att tillvarata och utveckla goda idéer, inte minst utifrån ett internationellt perspektiv. Problematiken kring farligt gods i storstaden ska behandlas i särskild ordning, utifrån ett riskminimeringsmål avvägt mot nytta och behov. Även detta måste ske i nära samverkan med andra aktörer, såväl myndigheter som marknaden. Syftet med engagemanget är att skapa möjligheter för effektiva godstransporter sett ur perspektivet "hela resan" och att uppfylla godstransportbehovet i storstaden med minsta möjliga störning för annan verksamhet.

Effektiva transportkedjor för näringslivet

Produktions- och logistiksystemen är sammanknutna. Effektiva transportkedjor är viktiga för

- ett konkurrenskraftigt svenskt näringsliv
- importflöden av varor
- de nationella godsströmmarna.

Dessa områden har en avgörande betydelse för medborgare, näringsliv och samhällsutvecklingen i stort.

Teknik, beteende och informationsflöden är viktiga grundbultar för att utveckla hållbara, sammodala kedjor med hög effektivitet. Detta innefattar också harmonisering, standardisering, integrering och öppenhet som ger smidigare transporter. Samverkan och konkurrens är två sidor av samma mynt som båda är viktiga i olika skeenden för att skapa effektivitet, bland annat i utnyttjandet av resurser. Tjänsteutveckling är central inom delar av Trafikverkets ansvarsområde. Effektiva transportkedjor kräver ett kunskaps- och framtidsorienterat synsätt. Med nationella och internationella spelregler och ramverk som är förutsägbara kan transportplaneringen och utförandet förbättras.

Strategiruta III

- Trafikverket ska verka för en så hög marknadseffektivitet som möjligt inom området godstransporter på lång sikt, genom att vara en aktiv och i många fall ledande part, såväl i nationella som i internationella frågor.
- Trafikverket ska föra en strukturerad dialog med branschföreträdare om prioriteringar av åtgärder riktade särskilt mot godstransporter.
- Trafikverket ska prioritera utvecklingen av transportsystem som stöder den sammodala tanken, med fokus på det strategiska nätet.

Strategin innebär att vi nära kunderna ska planera, organisera och genomföra aktiviteter med stor relevans för godstransporter som rör Sverige, svenskt näringsliv och slutligen medborgarna. Detta innebär allt som oftast att ett internationellt perspektiv måste anläggas. Relevanta FUD-satsningar av "paraply-typ" i nära samverkan med näringslivet och internationella samarbeten är viktiga för att långsiktigt utveckla området. Exempelområden för strategin är utveckling av affärsmodeller som stöder samplanering. Ett annat är att i nationell och internationell samverkan med marknadens aktörer och påverkande myndigheter minska dokumentbehovet i samband med godstransporter (e-freight).

Konkurrensens gynnsamma effekter ska tillvaratas, samtidigt som sammodalitetens principer fokuseras. Dialogen med näringslivet ska utvecklas och den ska fokusera på prioriteringar, möjligheter och finansieringslösningar, till exempel av typen OPS (offentlig-privat samverkan). Effektiva transporter för näringslivet utförs i mycket stor utsträckning inom den del av infrastrukturen som betecknas som stråk och som nämns i den nationella planen för transportsystemet och i konceptet Gröna korridorer nedan. Syftet med engagemanget är att öka effektiviteten i alla led av transportkedjan och dess effekter för näringsliv och samhälle.

Robust och tillförlitlig infrastruktur

För att sammodala transportkedjor ska fungera effektivt måste varje del i kedjan fungera tillfredsställande. Effektiva och robusta transportmöjligheter i en intelligent trafikmiljö i kombination med terminalerna har en nyckelroll. Härvidlag har infrastrukturen en avgörande inverkan, bland annat när det gäller tillgänglighet och utformning. Vid intermodala noder och terminaler ska man effektivt kunna byta trafikslag och därmed utnyttja trafikslagets fördelar. Denna funktion är avgörande för det intermodala valet, såväl ur en ekonomisk som ur en logistikorienterad synvinkel. Även unimodala transportkedjor är viktiga och ofta terminalberoende. Tillsammans skapar de det sammodala systemet. Till området hör också behovet av att förebygga och ha beredskap för yttre åverkan och påverkan. Detta kan handla om såväl stöld och sabotage som väderpåverkan.

Strategin innebär att vi ska utveckla och säkerställa att den fysiska infrastrukturen fungerar effektivt och tillfredsställande i samverkan med stödsystem, för att möta godstransportaktörernas behov. Infrastrukturen ska möta kundens och samhällets behov. För att nå detta krävs inte minst engagemang inom såväl ”hård” som ”mjuk” infrastruktur, men också inom påverkande områden. Det är viktigt att fortsätta att prioritera de stråk som pekas ut i den nationella åtgärdsplaneringen för transportsystemet 2010–2021, givet samhälls-ekonomisk effektivitet, så att kapacitet, tillgänglighet och framkomlighet sätts i relation till efterfrågan. Särskilt viktiga blir de stråk som sammanfaller med de så kallade gröna korridorerna, där fokus ska ligga på att skapa demonstrationsmöjligheter.

Syftet med engagemanget är att bidra till att vidareutveckla infrastrukturen och kontinuerligt verka för att den görs mer robust, tillgänglig och tillförlitlig ur ett godsperspektiv. För att satsningar inom godstransportområdet ska kunna motiveras på ett riktigt sätt är det viktigt att tydliggöra deras

ekonomiska konsekvenser för samhället. Planeringsunderlag, metoder och verktyg ska förbättras, även vid sidan av den datainsamling, modellering och analys som avses under rubriken ”Ett energi-effektivt transportsystem”. Exempel kan vara metod- och prognosutveckling samt scenarieanalyser.

Mer nytta för pengarna

Att maximera nyttan av insatta resurser, som härrör från godstransportområdet, såväl utifrån ett samhällsperspektiv som utifrån ett Trafikverks-perspektiv är centralt. Kortsiktig kostnad och nytta måste härvidlag vägas mot långsiktig dito. För att kunna maximera nyttan krävs god kompetens inom logistik- och godstransportområdet, såväl inom Trafikverket som på marknaden i övrigt. Att sträva efter ett användarvänligt system ökar attraktiviteten och säkerheten och driver nyttan.

Strategin innebär att så kallade smärre-åtgärder inom godstransportområdet, där nyttan av insatta medel är mycket hög, ska ges ökad prioritet. Strategin innebär också att vi ska sträva efter att alla resurserna används så effektivt som möjligt. ITS-tillämpningar (som del i ovan nämnd ”mjuk” infrastruktur) kan erbjuda kostnadseffektiva lösningar på problem relaterade till godstransporter. Vi ska arbeta mer med godsrelaterad FOI och vara en kompetent beställare och uppföljare av denna, för ökad nytta. Forskningsprojekt med hög demonstrations- eller genomförandesannolikhet ska prioriteras. Att samla in, sammanställa och sprida kunskap kring effektiva och hållbara logistiklösningar är också ett område som kan leda till ökad (global) nytta av (globala) insatser. Internationell kunskapsinhämtning, samverkan och resultatspridning är särskilt viktigt för att nå ledorden inom godstransportområdet. Syftet med engagemanget är att bidra till effektivisering i ett brett perspektiv som innebär att nyttan av transportsystemet (där godstransporterna samverkar och konkurrerar med persontransporterna) optimeras på lång sikt.

Trafikverket - en modern myndighet

Som modern myndighet ska Trafikverket vara en aktiv och kompetent aktör inom området godstransporter. Detta rör allt från tidig planering och insatser inom fyrstegsprincipens alla led till vår aktivitet som godstransportköpare. Resursbrister i alla former kan försvåra utvecklingen mot ett effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem. Den långsiktiga trenden visar på ökade problem i rekrytering av personal till logistik- och

transportbranschen. För att Sveriges näringsliv ska ha goda möjligheter att utvecklas krävs dessutom en internationell lagstiftning som inte hämmar utbytet mellan länderna.

Strategin innebär att vi ska utveckla, förädla och situationsanpassa dialogen med berörda parter i olika skeden. Ett lyhört Trafikverk kan bidra till att logistikkedjorna belyses på samhällsrelevanta sätt. Det trafikslagsövergripande och sammodala perspektivet ska vidareutvecklas inom infrastruktur- och trafikeringsfrågor. Strategin innebär också att vi ska bidra till att säkerställa att personer med relevant utbildning och erfarenhet vill arbeta inom områden som är relevanta för gods- och logistikverksamheterna. Detta handlar om allt från förare till infrastrukturbyggare och forskare.

Sverige anses i ett internationellt perspektiv vara väl rustat på detta område – en position som vi ska bidra till att Sverige kan behålla och ytterligare utveckla.

Vi ska vara aktiva i EU-arbetet där vi bör utöka och fördjupa vår samverkan med andra länder och aktörer som delar vår problembild och syn på möjlig lösning. Trafikverket ska verka för ökad kunskap inom gods- och logistikområdena bland nationella politiker och politiker på EU-nivå. Information, dialog och samverkan är härvidlag viktiga aktiviteter. Syftet med engagemanget är att tydliggöra, såväl i ord som i handling, att Trafikverket är en aktiv, intresserad och kompetent aktör inom områdena godstransporter och logistik.

5 Uppföljning och genomförande av strategierna

1. Ett nationellt planeringsunderlag är framtaget som bas för godsstrategins förankring i organisationen.
2. Det regionala arbetet bryts genom koordination av en samordningsgrupp ner i motsvarande regionala planeringsunderlag.
3. Det finns en modell/process framtagen (2011-03-31) för hur förankringsarbetet ska bedrivas.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 781 89 Borlänge, Besöksadress: Rödavägen 1
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 0243-795 90

www.trafikverket.se