

**Regeringens godstransportstrategi Rapport
– uppföljning 2019 2019:5**

Regeringens godstransportstrategi Rapport
– uppföljning 2019 2019:5

Trafikanalys

Adress: Torsgatan 30

113 21 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 10

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Brita Saxton

Publiceringsdatum: 2019-03-29

Förord

Trafikanalys har regeringens uppdrag att följa upp och utvärdera genomförandet av den nationella godstransportstrategin. I denna rapport presenteras en första uppföljning av arbetet, samt en plan för uppföljnings- och utvärderingsåtgärder för perioden 2019–2022.

Rapporten är framtagen av Krister Sandberg (projektledare), Tom Andersson, Sara Berntsson, Eva Lindborg och Hans ten Berg.

Stockholm i mars 2019

Brita Saxton

Generaldirektör

Innehåll

Förord.....	3
Sammanfattning	5
1 Inledning.....	9
2 Effektkedjor och åtgärdslogik i den nationella godstransportstrategin	11
2.1 Effektkedjor	11
2.2 Åtgärdslogik	13
2.3 Metodriktlinjer för uppföljning och utvärdering	15
2.4 Sammanfattning av plan för uppföljning och utvärdering	16
3 Plan för uppföljning och utvärdering 2019–2022	19
3.1 Projektledning och publicering etc.	19
3.2 Följande av genomförandeprocessen.....	19
3.3 Internationell omvärldsbevakning	20
3.4 Sammanställning av nuläget.....	21
3.5 Del- och slututvärdering 2020 och 2022	21
3.6 Indikatorer för uppföljning och utvärdering.....	24
3.7 Översiktlig tidsplan.....	25
4 Genomförda aktiviteter och resultat	27
4.1 Uppföljning av godstransportstrategins mål och insatsområden	27
4.2 Särskilda regeringsuppdrag	41
4.3 Strategins introduktion och mottagande.....	45
4.4 Genomförda samråd och andra möten	46
5 Appendix	49
5.1 Regeringsuppdraget.....	49
5.2 Mål och insatser i NGS	52
5.3 Regeringsuppdrag inom ramen för NGS.....	55
5.4 Nationella godstransportrådet.....	57
6 Referenser	59

Sammanfattning

Regeringen presenterade i juni 2018 en nationell godstransportstrategi – Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter. Trafikanalys har regeringens uppdrag att följa upp strategins genomförande samt att utvärdera resultatet av arbetet under perioden 2018–2022.

I denna rapport presenteras en första uppföljning tillsammans med en plan för genomförandet av Trafikanalys uppdrag de kommande åren. Där ingår även en metodbeskrivning av effektkedjor och åtgärdslogik.

Strategin i korthet

I den nationella godstransportstrategin presenterades följande resultat- och effektmål:

- konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter,
- omställning till fossilfria transporter, samt
- innovation, kompetens och kunskap.

För dessa tre mål nämns i strategin 14 insatsområden och 95 insatser. Viss överlappning av insatserna finns dock i så måtto att samma, eller del av en, insats kan förekomma under mer än ett insatsområde.

För vissa insatser finns det uppdrag knutna, såsom bildandet av Arlandarådet och dess arbete med att ta fram underlag till en färdplan. Andra insatser knyter an till myndigheternas mer långsiktiga arbete, såsom Trafikverkets uppdrag att genomföra infrastrukturinvesteringar och underhåll enligt Nationell plan. En del insatser avser att stödja eller initiera bildandet av samverkansgrupper, innovationskluster etc., varav några redan bildats före eller i anslutning till när strategin presenterades. För många insatser finns också aviserade ambitioner om kommande uppdrag eller åtgärder.

Sedan strategin presenterades har regeringen gett 13 särskilda regeringsuppdrag, varav elva är utredningsuppdrag. De två övriga behandlar inrättandet av ett kansli som ska bistå det nationella godstransportrådet, samt uppdraget till Trafikanalys att utvärdera strategins genomförande. De särskilda uppdragen knyter an till en eller flera insatser och insatsområden i strategin. Det är sannolikt att det också i hög grad kommer vara dessa och liknande andra uppdrag som kommer att vara starkast förknippade med godstransportstrategins genomförande. Men strategin rymmer alltså många fler insatser än endast dessa särskilda uppdrag.

Många uppdrag och omfattande samverkan har initierats

Strategin har initialt haft ett stort genomslag. Den mediala uppmärksamheten har varit tydlig. Sammanfattningsvis är aktörerna positiva till strategin och flera av insatserna och samverkan inom det nationella godstransportrådet. Flera aktörer ser samverkan som avgörande för att verkställa de ambitioner som beskrivs i strategin. Förankringen av strategin syns också i form av ett stort antal konferenser och seminarier som anordnats och som antingen har haft fokus på arbetet med genomförandet av strategins olika delar eller där strategin presenterats. Trots den relativt korta tidsrymden sedan strategin antogs har ett stort antal av insatserna som nämns i strategin startats. Det kan avse allt från genomförande av konkreta åtgärder och

framtagning av kunskapsöversikter och analyser eller stöd och uppmuntran till samverkan på olika plan. De konkreta resultaten i termer av effekter på strategins mål är dock begränsade, vilket är naturligt både med tanke på den korta tiden och den huvudsakliga inriktningen på de hittills aktiverade insatserna.

Ett nationellt godstransportråd inrättades 23 augusti 2018. Det leds av infrastrukturministern och har 17 övriga ledamöter. Rådet bistås i arbetet av ett kansli på Trafikverket. Rådet har sedan bildandet haft tre möten. En webbplats med information om rådets verksamhet och de särskilda regeringsuppdragen är under uppbyggnad.

Syftet med det nationella godstransportrådet har varit att det ska bidra till arbetet för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter. Rådet ska vara ett rådgivande organ för löpande utbyte av erfarenheter och synpunkter mellan regeringen och företrädare för näringslivet, intresseorganisationer, forskningsinstitut, universitet och högskolor, statliga myndigheter, kommuner och landsting med flera. Genom att samla aktörer, kanalisera information och synpunkter mellan ledamöter och sina nätverk etc. och rapporteringar från regeringsuppdragen har rådet möjlighet att bidra till målen. Rådet har även möjlighet att proaktivt driva vissa frågor. Det är dock oklart för Trafikanalys i hur stor utsträckning detta ännu har utnyttjats.

Trafikanalys har i början av 2019 genomfört intervjuer med projektledarna för samtliga särskilda regeringsuppdrag för att följa processen och uppdragens framdrift. Flera av de särskilda regeringsuppdrag som Trafikanalys följt har haft en relativt lång startsträcka för bemanning och att komma igång. I början av februari 2019 var samtliga projekt bemannade och arbetsplaner har stämts av mot styrgrupper att arbeta efter. Eftersom kansliet bemannats¹ i ett sent skede har samordningen mellan uppdragen varit begränsad.

Några projekt uppger dock att man har tagit eget initiativ till gemensam plattform för projekten med delade dokument för exempelvis kontaktpersoner och planerade möten. Detta har underlättat för flera projekt genom att de exempelvis tillsammans kunnat planera deltagande vid externa möten. Flera av projekten uppger att de nu har en tät dialog med andra regeringsuppdrag, andra planerar för mer samverkan senare i vår. De flesta säger sig, i olika grad, också ha påbörjat samverkan med såväl branschen, olika forum, forskare och andra myndigheter. Inom några av projekten planeras workshops och konferensdagar tillsammans med andra aktörer, forskningsgrupper och bransch för att både få igång diskussioner samt sprida kunskaper. Det är få av projekten som ännu haft någon direkt kontakt med det nationella godstransportrådet. Då har det oftast avgränsats till kortare presentationer.

Eftersom många av projekten löper över längre tid är det få som i detta tidiga skede har haft några resultat att presentera vid intervjuerna. Trafikanalys avser att återkomma till detta i kommande uppföljningar. Vid denna rapports publicering har två av de särskilda regeringsuppdragen redovisats.²

För att ställa om fordonsflottan av tunga fossildrivna fordon föreslås att en ny miljölastbilspremie införs.³ Premien föreslås utgå till de som köper fabriksnya lastbilar med en totalvikt över 16 ton, förutsatt att fordonen drivs med el, gas eller etanol. Den föreslagna miljölastbilspremien uppgår till 40 procent av merkostnaden för fordonet, jämfört med motsvarande diesellastbil, oavsett om det gäller el-, gas- eller etanolastbil. För små och medelstora företag föreslås premien uppgå, åtminstone i början, till 60 respektive 50 procent av merkostnaden.

¹ En ordinarie projektledare för rådets kansli tillsattes 1 februari 2019. Kansliet inrättades tidigare men hade då en temporär ledning.

² Ett tredje uppdrag som redovisas 2019-03-31 är Trafikverkets uppdrag att analysera om och var längre lastbilar bör tillåtas på det svenska vägnätet.

³ (Trafikanalys, 2019b)

För att behålla fordonen i Sverige föreslås i första hand att premien blir ett villkorat bidrag, där villkoret är att fordonet förblir i det svenska fordonsregistret i minst fem år. Ett andrahandsalternativ är att det konstrueras som ett villkorslån som skrivs av och efterskänks under en femårsperiod.

I det andra uppdraget föreslås vidare en "breddad ekobonus" för att minska kostnader för omlastning och stimulera till uppstart av nya transportlösningar som bidrar till överflyttning av gods till sjöfart och järnväg.⁴ I rapporten presenteras ett förslag till ekonomiskt stöd till intermodala godstransporter som tar sin utgångspunkt i det nuvarande ekobonussystemet som är riktat till sjöfart, men som är mer anpassat för att stimulera till nya lösningar som kopplar samman olika transportsystem.

Det föreslagna stödet riktas brett till flera trafikslag och ansökningar om stöd för en viss transportlösning kan omfatta flera trafikslag. De förändringar som föreslås är i huvudsak inspirerade av och hämtade från antagna stödsystem i omlastningssyfte som funnits eller finns i Europa och som EU-kommissionen efter särskild prövning har godkänt. Stödet har fått en bredare utformning än den nuvarande ekobonusen, bland annat genom att kretsen av möjliga mottagare är större och att stöd även kan ges för fler typer av kostnader.

Uppföljning och utvärdering 2019–2022

Rapporteringar av genomförandet sker årligen till Regeringskansliet 31 mars. Dessutom sker en årlig rapportering till det nationella godstransportrådet.

Delredovisning av utvärderingen sker 31 december 2020. Slutrapportering av utvärderingen, samt hela uppdraget, redovisas till Regeringskansliet 31 december 2022. Arbetet kommer konkret att resultera i ett antal publikationer.

- Uppföljningsrapporter 2019, 2020, 2021, 2022.
- Rapport – halvtidsutvärdering 2020.
- Rapport - slututvärdering 2022.
- Separata projekt-PM, konsultrapporter etc.

⁴ (Trafikanalys, 2019a)

1 Inledning

Regeringen presenterade i juni 2018 en nationell godstransportstrategi – Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter.⁵ Trafikanalys har regeringens uppdrag att följa upp och utvärdera strategins genomförande under perioden 2018–2022, se Appendix 5.1.

Uppföljningen avser genomförandet av godstransportstrategin. Den slutliga utvärderingen avser såväl genomförandet av strategin som resultatet av arbetet med att genomföra strategin.

Utvärderingen ska genomföras i relation till strategins syfte och övergripande inriktning, det vill säga att skapa förutsättningar för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter, samt att arbetet ska bidra till att de transportpolitiska målen nås, att stärka näringslivets konkurrenskraft och att främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart.

Vid genomförandet ska Trafikanalys inhämta information från det nationella godstransportrådet (NGR), Trafikverket, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Boverket, övriga berörda myndigheter och andra berörda aktörer. Berörda myndigheter ska tillhandahålla den information som Trafikanalys efterfrågar.

Trafikanalys ska årligen rapportera resultatet av uppföljningen till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) samt informera NGR. Utvärderingen ska delrapporteras till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) 31 december 2020. Uppdraget slutredovisas senast 31 december 2022.

I denna rapport presenteras en första uppföljning samt en plan för genomförandet av Trafikanalys uppdrag de kommande åren. I kapitel 2 presenteras en interventionsmodell och programlogik för genomförandet och hur vi tolkar uppdraget. I kapitel 3 presenteras en övergripande plan för aktiviteter som kommer att genomföras under perioden 2019–2022. En uppföljning av hittills genomförda insatser och resultat redovisas i kapitel 4.

⁵ (Regeringskansliet, 2018)

2 Effektkedjor och åtgärdslogik i den nationella godstransportstrategin

För att följa upp och utvärdera den nationella godstransportstrategin (NGS) har Trafikanalys analyserat hur insatser och mål förhåller sig till varandra i NGS, i det strategiska grunddokumentet och de regeringsuppdrag som har följt på det. Syftet är att identifiera vilka effektkedjor och vilken åtgärdslogik som förväntas följa på NGS och som därför även kan vägleda arbete med uppföljning och utvärdering.

Med *effektkedjor* avses vad olika insatser och åtgärder ska resultera i, samt hur de är tänkta att förändra och påverka dagens situation så att långsiktiga mål om effektiva och hållbara godstransporter uppnås. Med *åtgärdslogik* avses hur insatser och åtgärder förhåller sig till varandra, hur de är tänkta att återverka och samverka för att uppnå strategins resultat- och effektmål,

- konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter,
- omställning till fossilfria transporter, och
- innovation, kompetens samt kunskap.

Effektkedjor och åtgärdslogik går under flera andra namn, exempelvis programlogik och interventionsmodeller.⁶ Vanligtvis utreds dessa frågor i efterhand, när en reform eller ett projekt är genomfört och ska utvärderas. Det finns flera skäl att vända på perspektivet, att klargöra effektkedjor och åtgärdslogik inför genomförandet snarare än efter. För det första är framgången för ett åtgärdsprogram beroende av att mål och planer förstås av alla berörda aktörer. Det gäller i än högre grad för de som har till uppgift att följa upp ett program. För det andra kan det vara svårt att klargöra avsedda och faktiska åtgärder eller effekter i efterhand, vilket försvårar utvärdering.

2.1 Effektkedjor

Syftet med NGS är att *skapa förutsättningar för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter*. I denna formulering ryms två etapper i genomförandet, att i ett tidigare skede skapa rätt förutsättningar som i ett senare skede kan förverkliga mer effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter. Det väcker frågan om vad dessa *förutsättningar* omfattar och innebär i praktiken.

I NGS listas 3 resultatmål (se ovan) som delas in i 14 insatsområden och 95 insatser (Appendix 5.2). De senare är av varierande karaktär och avser utveckling av transportsystemets infrastruktur, teknik, policy och organisation, samt kunskap och innovation kring energiförsörjning. I det perspektivet kan *förutsättningar* omfatta alla tänkbara aspekter av

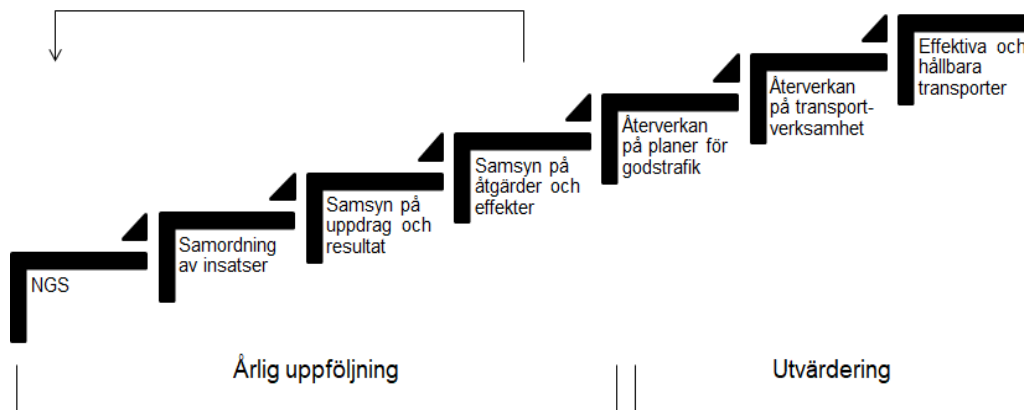
⁶ (Trafikanalys, 2012)

transportsystemet. Det finns dock ytterligare en dimension i NGS som motiverar ett fokus på ett mer specifikt resultatmål, men av relevans för strategin i sin helhet.

I NGS framhålls att strategin ska vara *en plattform för fortsatt samverkan inom godstransportområdet*, samt att framgången är beroende av *ansvarstagande, dialog, kunskapsutbyte och samverkan mellan berörda samhälls- och marknadsaktörer*. Dessa skrivningar speglar ett behov av bättre offentlig-privat samverkan kring samhällets styrning och uppföljning av gods-transporter. Att skapa förutsättningar handlar med andra ord inte enbart om vilka styrmedel som samhället bör eller ska implementera, utan också om samordning, samsyn och samverkan kring insatser och åtgärder.

Med utgångspunkt i strategins huvudfunktion har en primär effektkedja formulerats (Figur 2.1). Det första och omedelbara effektmålet är bättre samordning av insatser och åtgärder än idag. Det tar sig bland annat uttryck i inrättandet av ett godstransportråd och ett kansli på Trafikverket som ska stödja rådet. Det väcker frågan om offentlig-privat förankring av uppdrag och insatser kommer att fungera bättre än idag, om och hur myndigheter och näringsliv bedömer att förståelse finns och hänsyn tas till olika intressen.

Vidare krävs det samsyn på uppdrag och insatser, samt i senare skede även på prioriteringar av åtgärder, för att olika aktörer ska kunna bidra till genomförandet av NGS. Utan samsyn blir det svårare för aktörerna att utveckla och planera nya och egna åtgärder som är konsekventa med NGS (återverkan), vilket även försvårar beslut och ytterst möjligheterna att uppnå mål om effektiva och hållbara transporter.



Figur 2.1. Primär effektkedja i NGS. Med effektkedja avses hur resultat- och effektmål förhåller sig till varandra över tid, sekventiellt i form av etapper. Med primär kedja avses centrala etappmål.

För att tala om nya förutsättningar krävs inte enbart samsyn. Det krävs också någon form av omsättning av insatser och resultat i reella styrmedel och planer för godstrafik och transporter. I effektkedjan betecknas det med "återverkan". Det handlar dels om att omsätta resultat i nya initiativ av strategisk och taktisk bäring, dels i trafik- och transportplaner, åtgärder och investeringar, bland både samhälls- och marknadsaktörer.

Den primära effektkedjan rör offentlig-privat samverkan kring styrning och uppföljning av insatser, men med 14 insatsområden och 95 insatser rymmer NGS naturligtvis många andra effektkedjor. Enskilda resultat- och effektmål skulle kunna identifieras för var och en av insatserna. För uppföljning och utvärdering av NGS krävs dock mer sammanhållna kriterier. Att uppnå resultatmål för enskilda insatser, exempelvis att ta fram förslag till åtgärder för överflyttning av gods från väg till järnväg, innebär inte nödvändigtvis att de stödjer NGS, dvs.

att de är genomförbara bland offentliga och privata aktörer. Det är förankringen bland de senare som står i fokus för uppföljning och utvärderingen av NGS.

Den primära effektkedjan kan delas in i en tidig och en senare fas, 2018–2020 respektive 2021–2022. I slutet av dessa perioder ska Trafikanalys redovisa en delutvärdering respektive en slutlig utvärdering av genomförandet av NGS. Under den första tvåårsperioden är inga påtagliga effekter på transportsystemet att förvänta. Uppföljning bör koncentreras till mer kortsiktiga resultatmål, framför allt en offentlig-privat samsyn på regeringsuppdrag och insatser, om dessa är i linje med resultatmålen. Dessutom kan frågan väckas om strategin och efterföljande åtgärder har eller kommer att återverka på samhällets och marknadens verksamhetsplaner, samt hur? Efter en fyraårsperiod är det rimligt att ställa sig frågan om insatser och åtgärder även har påverkat och förändrat transportsystemet som sådant.

2.2 Åtgärdslogik

Alla insatser avser förbättringar av godstransportsystemet. De sträcker sig från generella ambitioner till konkreta avgränsade åtgärder, från underhåll av järnväg till grundforskning om alternativa energikällor. Flera insatser är av karaktären utredning med målet att inventera och klargöra möjliga åtgärder för effektivare och hållbara transporter. Insatsernas bidrag till de strategiska målen och inbördes logik är i hög grad en öppen fråga. Vissa insatser har blivit officiella uppdrag (se Appendix 5.3). Andra avser befintliga uppdrag eller myndigheternas löpande verksamhet. Relevansen för den primära effektkedjan är i flera fall begränsad, även om insatserna kan vara värdefulla stöd på både kort och lång sikt.

Det finns ingen "masterplan" som anger hur insatser i NGS hänger ihop, annat än vikten av offentlig-privat samordning som en integrerad del av genomförandet. Inrättandet av det nationella godsrådet (NGR) och dess kansli på Trafikverket är i det perspektivet en central komponent för genomförandet av NGS. Att följa rådets och kansliets arbete blir därför centralt för Trafikanalys uppföljning och utvärdering. NGR och dess kansli är att betrakta som nyckelinsatser för att klargöra just vilka andra insatser och åtgärdsprioriteringar som är av vikt för att förverkliga strategin.

Utöver NGR och dess kansli ser Trafikanalys också behov av att identifiera andra initiala insatser som är av hög relevans för strategins genomförande. Fokus bör ligga på insatser som är av hög relevans för nationell samordning och direkt stödjer den primära effektkedjan. Följande kriterier har formulerats som vägledning för vilka insatser som anses grundläggande och centrala för det ändamålet.

- Insatsen följer på ett regeringsuppdrag som hänvisar till NGS och ett utpekat myndighetsansvar, inklusive krav på resultatredovisning till NGR.
- Insatser ska avse systemförändringar, exempelvis att målet är överflyttning av gods mellan trafikslag eller att påverka bränslefördelningen, inte underhåll eller kunskapsutveckling på enskilda infrastruktur- eller transportområden, exempel underhåll av enskilda sträckor på järnvägsnätet.
- Insatser ska kunna påverka transportmarknaden och köpare, deras planer och beslut.

I NGS finns flera insatsområden och insatser som är av relevans enligt kriterierna ovan, men inledningsvis bör fokus ligga på de explicita regeringsuppdrag som följer på NGS och som uppfyller samtliga kriterier. Till viss del bör valet av uppdrag för uppföljning och utvärdering även styras av NGR:s prioriteringar.

Hittills har regeringen annonserat tolv regeringsuppdrag⁷ inom ramen för NGS (lista nedan och mer utförliga beskrivningar i Appendix 5.3), däribland NGR och dess kansli. Fem av dessa bedöms vara av hög relevans för löpande uppföljning (uppdrag 1–5). Ytterligare fyra av relevans (uppdrag 6–9), även om inte av samma vikt som de tidigare. Tre uppdrag (10–12) är så pass avgränsade att frågor och mål för nationell samordning är av begränsad betydelse.

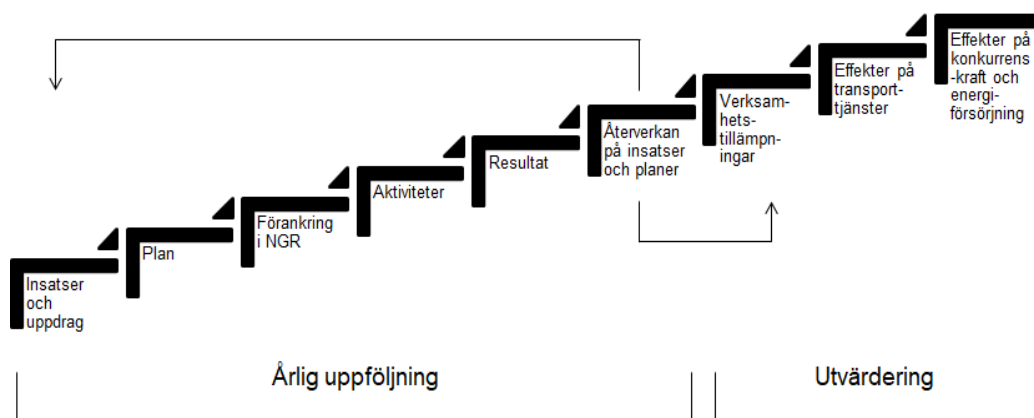
Lista på aktuella regeringsuppdrag inom ramen för NGS, ansvarig myndighet och resultatmål

1. Näringsdepartementet och Trafikverket – inrättandet av NGR och ett kansli på Trafikverket som ska bistå NGR: löpande uppdrag för nationell samordning.
2. Trafikverket – uppdrag att skapa bättre förutsättningar för godstransporter på järnväg och med fartyg: löpande rapportering till NGR och åtgärdsförslag 2019.
3. Trafikverket – uppdrag att främja intermodala järnvägstransporter: löpande rapportering till NGR och åtgärdsförslag 2019.
4. Trafikverket – uppdrag att utarbeta förslag om horisontella samarbeten och öppna data för ökad fyllnadsgrad: förslag till system 2019.
5. Trafikverket – uppdrag att utse och inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart: handlingsplan 2019.
6. Trafikverket – uppdrag att analysera om och var längre lastbilar bör tillåtas på det svenska vägnätet: löpande rapportering och policyförslag 2019.
7. Boverket – uppdrag att kartlägga och analysera godstransporter i den fysiska planeringen: Nationell vägledning 2020.
8. Trafikanalys – uppdrag att analysera hur introduktionen av tunga fordon med låga utsläpp kan främjas: analys 2019.
9. Trafikanalys – uppdrag att analysera hur intermodala godstransporter kan främjas: analys 2019.
10. Trafikverket – uppdrag att göra en översyn med anledning av bristen på säkra uppställningsplatser.
11. Transportstyrelsen – uppdrag att ta fram underlag om obemannade luftfartyg s.k. drönare.
12. Transportstyrelsen – uppdrag att utreda säkerhetshöjande åtgärder för korta dragbilar.

Enskilda regeringsuppdrag kan beröra flera ambitioner och insatser i NGS. Det är därför lämpligt att inrikta årlig uppföljning på enskilda regeringsuppdrag, medan det mer långsiktiga utvärderingsarbetet bör omfatta insatsernas samlade bidrag till resultat- och effektmål i NGS. För uppföljningen har en generell åtgärdslogik formulerats för enskilda uppdrag (Figur 2.2).

⁷ Ett 13:e uppdrag är uppdraget åt Trafikanalys att följa upp och utvärdera genomförandet av godstransportstrategin.

Varje enskilt uppdrag följs med särskilt fokus på plan, förankring, genomförda aktiviteter och resultat, samt om det föranleder några konsekvenser.



Figur 2.2 .Generell åtgärdslogik för enskilda insatser och uppdrag i NGS. Varje insats och uppdrag präglas av särskilda mål och förutsättningar, men för att dessutom stödja en och samma målbild (effektkedjan i Figur 2.1) krävs också en generell åtgärdslogik, exempelvis förankring i NGR.

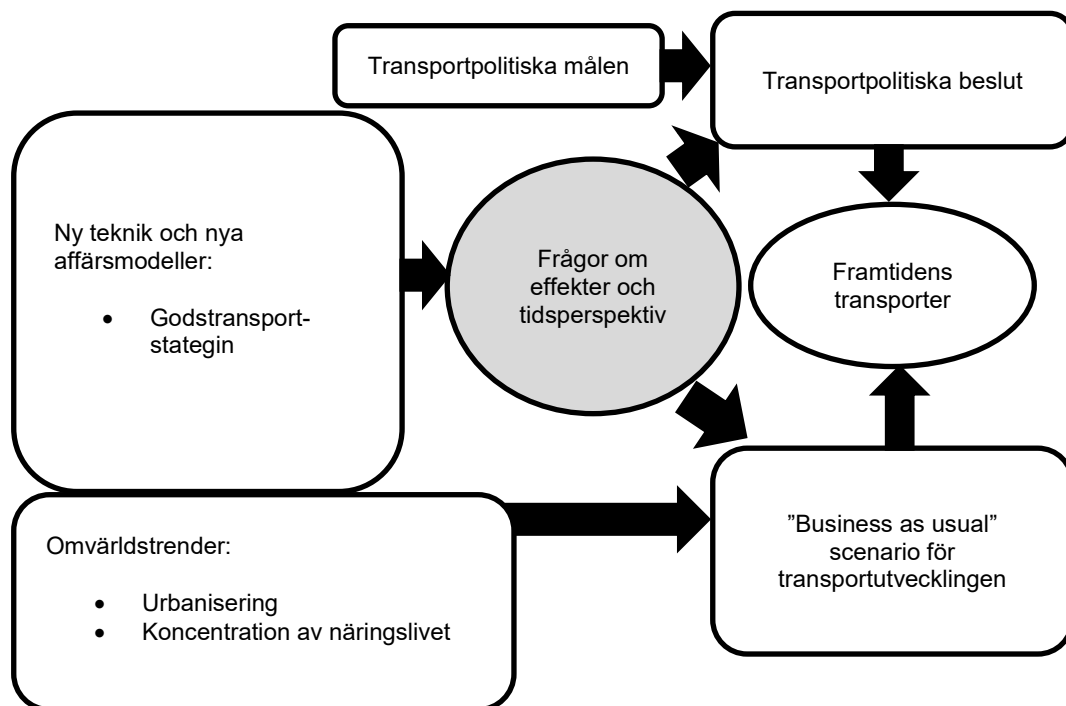
2.3 Metodriktlinjer för uppföljning och utvärdering

På kort sikt (inom två år) handlar Trafikanalys uppföljning i huvudsak om att använda kvalitativa metoder för att sammanställa och analysera hur olika aktörer hanterar enskilda regeringsuppdrag inom ramen för NGS. Huvudsakliga frågor är om och hur uppdragen förankras bland olika aktörer, samt vilka åtgärder som dessa resulterar i, samt om dessa anses vara effektiva bland olika aktörer för att åstadkomma systemförändringar. Även NGR och dess kansli är i sammanhanget att betrakta som enskilt uppdrag. Vilken roll spelar NGR och dess kansli för övriga uppdrag? För att besvara den frågan behöver Trafikanalys bedriva ett brett kontaktarbete med myndigheter och branschaktörer, transportörer och transportköpare.

På längre sikt (mer än två år) kompletteras uppföljningen med utvärdering med fokus på åtgärder och deras effekter, om och hur åtgärder har implementerats som har påverkat eller kan komma att påverka transportsystemet, överflyttning och bränsleanvändning. För ändamålet bör uppföljningen kompletteras med en mer systematisk undersökning av tidigare, aktuella och planerade godstransporter bland enskilda transportörer och transportköpare som berörs av regeringsuppdragen inom ramen för NGS. Den slutliga utvärderingen 2022 bör även omfatta mer generell geografisk statistik om godstransporter över tid.

NGS i sin helhet och enskilda insatser kan påverkas av många omvärldsfaktorer och förändringar. Dessa går generellt sett inte att kontrollera för innan. En efterföljande analys av orsaker och effekter är en viktig del av utvärderingen, exempelvis att i efterhand jämföra utvecklingen av godstransporter mellan företag, branscher och geografiska områden som i högre respektive mindre grad berörs av insatser och åtgärder inom ramen för NGS. En generell ansats för att utvärdera insatser är att identifiera faktorer som påverkar trafik- och transportplaner bland myndigheter, transportörer och transportköpare, att låta aktörer bedöma om insatser och åtgärder på något sätt har föranlett förändringar i planer och beslut.

Dessa förändringar kan sammanfattas i en konceptuell modell (Figur 2.3) där framtidens godstransporter med utgångspunkt i ett normalläge eller ett "business-as-usual" beror av en eller flera förändringar. För uppföljningen och utvärderingen är förändringar till följd av gods-transportstrategin mest relevanta. Andra förändringar i termer av omvärldsförändringar eller exempelvis introduktion av ny teknik fristående från en insats i strategin är också möjliga. Möjliga sekundära effekter kan också uppstå till följd av ändrade inriktningar vad gäller transportpolitiken i stort och särskilt avseende de transportpolitiska målen och beslut kopplade till dem. Effekter av strategins insatser avgörs dessutom av hur stort genomslag en insats får liksom förslaget styrka att åstadkomma en förändring liksom när och på vilken tidshorisont en effekt förväntas inträffa.



Figur 2.3. Konceptuell modell för hur omvärldstrender, ny transportteknologi och nya affärsmodeller påverkar framtidens resande.

Källa: Egen bearbetning efter (Ekspergruppen mobilitet för framtiden, 2018).

2.4 Sammanfattning av plan för uppföljning och utvärdering

Uppföljning

Den årliga uppföljningen av genomförandet av NGS rapporteras till Regeringskansliet (RK) och informeras om till NGR. Den ska besvara frågan om förankring och resultat från uppdraget. Mer specifikt omfattar uppföljningen fem punkter.

1. Organisation, ansvar och resurser.
2. Styrning och uppföljning (planering, samordning och förankring).
3. Aktiviteter i relation till uppdrag och plan.
4. Resultat och förslag i relation till uppdrag och plan.
5. Konsekvenser – nya insatser och åtgärder.

Dessa punkter omfattar även uppföljning av hur det enskilda uppdraget förhåller sig till andra uppdrag, inte minst vilken roll som NGR har spelat. Även relationen till andra uppdrag på NGR:s bord är intressanta att belysa. Har uppdragen påverkat varandra? Hur? Vem? När? Var? Beroende på hur aktörerna som ska genomföra strategin väljer att angripa arbetet, liksom hur många uppdrag som RK lägger⁸, kommer arbetet med vår uppföljning att behöva anpassas.

Utvärdering

Utvärderingen av såväl genomförandet som resultatet (utfallet) av arbetet med genomförandet ska enligt direktivet genomföras i relation till godstransportstrategins syfte och övergripande inriktning, d.v.s. att:

1. skapa förutsättningar för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter,
2. arbetet ska bidra till att de transportpolitiska målen nås,
3. stärka näringslivets konkurrenskraft,
4. främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart.

Delredovisning av utvärdering 2020 avser i första hand effekter av insatser och åtgärder på planer och beslut bland transportmyndigheter, transportköpare och företag.

- Har godsaktörernas verksamhets- och investeringsplaner förändrats mellan 2018–2020? Hur? Varför?
- Är godsaktörernas planer att betrakta som systemförändringar? Hur?

Slutredovisning av utvärderingen 2022 avser i än högre grad resultat och effekter på transportmarknaden, snarare än enskilda godsaktörer.

- Mer kortsiktiga och avgränsade systemeffekter för enskilda branscher eller marknader – effektmål enligt strategi – konkurrenskraft, bränsleanvändning och kunskapsutveckling.
- Mer långsiktiga och generella effekter på transportmarknaden.

En mer detaljerad plan för de kommande årens arbete presenteras i kapitel 3.

⁸ En aktuell lista av expedierade uppdrag finns här: <https://www.regeringen.se/artiklar/2018/06/en-strategi-som-kan--mota-framtidens-moderna-godstransportsystem/> 2018-12-18 hade 13 uppdrag expedierats och lagts upp på webbplatsen.

3 Plan för uppföljning och utvärdering 2019–2022

3.1 Projektledning och publicering etc.

För ett projekt av den här storleken och tidsutdräkt behövs ett separat projekt eller moment i genomförandet. Detta moment avser rapportskrivning, administration och projektledning, kontakter med samrådspartners, uppdragsledare, generell överblick av nya regeringsuppdrag, presentationer och konferensdeltagande etc.

Rapporteringar

Under 2019 sker en första uppföljning av genomförandet med avstämning till RK 31/3 (årliga avstämningar). Dessutom sker en årlig rapportering till NGR.

Delredovisning av utvärderingen sker till RK 31/12 2020. Slutrapportering av utvärderingen, samt hela uppdraget, redovisas till RK 31/12 2022. Arbetet kommer konkret att resultera i ett antal publikationer.

- Uppföljningsrapporter 2019, 2020, 2021, 2022.
- Rapport – halvtidsutvärdering 2020.
- Rapport - slututvärdering 2022.
- Separata projekt-PM, konsultrapporter etc.

Extern referensgrupp

Trafikanalys genomförande kommer att ske dels med interna resurser, men även med hjälp av extern hjälp som upphandlas. Till genomförandet kopplas en referensgrupp av externa aktörer, branschorganisationer och myndigheter. Då Trafikanalys i uppdraget har möjlighet att begära in uppgifter från utpekade och övriga berörda myndigheter kommer även kontaktpersoner i dessa myndigheter att upprättas.

3.2 Följande av genomförandeprocessen

Följa genomförandet övergripande

Trafikanalys kommer att följa genomförandet av strategin på olika sätt. Ett huvudspår är att studera hur genomförandet sker. Detta avser då framförallt organisatoriska aspekter, såsom vilka uppdrag är det som genomförs när, hur är de organiserade, hur förhåller sig ett projekt till andra projekt etc.? Vilka aktörer är det som genomför strategin och hur förhåller de sig till varandra, vilken roll har NGR som avnämare och initiativtagare?

Detta projekt kommer att pågå under hela utvärderingens utsträckning till 2022, med en halvtidsrapportering till december 2020. Vid behov kommer extern kompetens att handlas upp för att bistå i utvärderingen.

Följa ett antal särskilda regeringsuppdrag

Trafikanalys kommer att välja ut ett mindre antal större uppdrag som regeringen lagt. Dessa kommer Trafikanalys att detaljstudera och följa mer intensivt för att analysera vilka effekter som uppstått till följd av uppdragen i enlighet med strategins uttalade mål. I denna del kommer även resultat av de övriga insatser och insatsområden som nämns i strategin att inrymmas ifall de bedöms ha stor påverkan.

Denna del har fokus mer på effekterna än på själva organisationen. Ett antal uppdrag väljs ut och följs under sin livslängd. Urvalet kommer att avgränsas till ett mindre antal uppdrag per år.

Trafikanalys avser att upphandla kompetens för att bistå i arbetet.

Aktörers anpassning

Vad gör olika branschorganisationer och andra privata aktörer för anpassningar till följd av strategins genomförande, på kort och lång sikt? Går de till och med före i något avseende? Trafikanalys kommer att genomföra ett antal intervjuer med några större aktörer och branschorganisationer kontinuerligt om deras planer och genomförda åtgärder. Det gäller då både sådana åtgärder som sker helt fristående i förhållande till de uppdrag som ges av regeringen och sådana som de avser genomföra som aktiva deltagare (samrådspartner exempelvis) i uppdrag kopplade till strategins genomförande.

Dessa samtal/intervjuer tjänar också som ett sätt att samla in relevant information för att formulera frågor till enkäter som vi planerar skicka ut till ett större antal företag och offentliga aktörer. En input från dessa samtal kan då också vara att få information rörande vilka aktörer en enkät är mest lämplig att skicka till för att öka kunskapen om hur strategin implementeras i företagens interna strategier och planer.

Intervjuerna fungerar också som ett sätt att säkerställa information om nuläget, innan insatserna genomförs. Aktörer kan vara såväl de som deltar i NGR som andra aktörer eller branschorganisationer.

Trafikanalys avser att i mindre omfattning handla upp kompetens för att bistå i arbetet.

3.3 Internationell omvärldsbevakning

Som ett led i arbetet med att sammanställa ett underlag om nuläget kommer en internationell omvärldsanalys att genomföras 2019. En motsvarande analys bör genomföras under 2022. Frågor som kan komma att ingå kan exempelvis vara hur man tänker kring godstransporter i andra länder, framförallt i andra EU-länder i Sveriges närhet och som vi har mycket utbyte med, av olika slag? Hur tänker man kring de mål Sverige har presenterat i strategin? Har man liknande mål, eller har man andra mer/mindre ambitiösa mål? Vilka insatser tänker de sig de kommande fem åren? Liknar dessa de svenska insatserna? På vilket sätt kommer genomförandet av dessa att påverka Sveriges möjligheter att uppnå våra uppsatta mål?

EU-lagstiftning på området kommer också vara intressant som omvärldsfaktor som påverkar Sveriges möjligheter att nå målen. Ett särskilt fokus kommer att vara TEN-T med stomnätet och de upprättade korridorerna. Eftersom Sverige deltar i arbetet med korridoren Scan-Med kommer fokus att ligga på denna, men även andra korridorer i Östersjöområdet är intressant att följa utvecklingen av. Att följa dessa kan dels handla om organisatorisk utveckling, men även vilka krav och uppfyllelse av kraven, samt hur flödena utvecklas i respektive korridor.

Input till denna del av projektet kommer delvis att hämtas från den omvärldsanalys Trafikanalys avser att genomföra under 2019 om godsflöden mellan Europa och Asien, samt med hjälp av upphandlad kompetens.

3.4 Sammanställning av nuläget

I kommande rapportering avser Trafikanalys att utveckla beskrivningen av nuläget som utgångspunkt för uppföljning och utvärdering. Detta projekt handlar med andra ord huvudsakligen om att ställa samman en mycket kortfattad bild av nuläget och en historik av vad som skett på godstransportområdet de senaste fem åren. Inventeringen kommer också att innehålla en utblick för de kommande fem åren vad gäller omvärlds- och teknikförändringar som kan påverka strategins genomslag.

Trafikanalys har under de senaste åren genomfört två godstransportuppdrag (2012 och 2016), samt ställt samman information om transportsystemet (fordon och infrastruktur med fokus på godstransporter (fyra rapporter 2014). Detta kompletteras av Trafikanalys årliga måluppföljningar. Därutöver finns andra myndigheters nulägesbeskrivningar, såsom Transportstyrelsens genomlysningar av väg- och järnvägsmarknaderna, Trafikverkets förslag till Nationell plan med underlagsrapporter. Trafikanalys omvärldsanalyser och EU-utblickar kommer att systematiskt gås igenom. Långtidsutredningen och andra trendspaningar kommer att inventeras för framtidsperspektivet. Trafikanalys nyligen levererade rapport⁹ om persontransportssituationen i Sverige kan också tjäna som underlag vad gäller trender inom demografi, ekonomi, sysselsättning och bostadsmarknad tillsammans med utveckling av ny teknik och nya affärsmodeller.

3.5 Del- och slututvärdering 2020 och 2022

Med strategin har regeringen presenterat ett antal målsättningar. Dels handlar det om tre konkreta resultatmål att åstadkomma effektiva, konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter, en omställning till fossilfria transporter, samt ökad innovation, kompetens och kunskap. Tillsammans ska dessa bidra till att de transportpolitiska målen nås, att näringslivets konkurrenskraft stärks och att en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart främjas.

I utvärderingarna kommer resultat från de årliga uppföljningarna att nyttjas till stor del för att utvärdera hur strategins genomförande har bidragit till dessa mål. Därutöver tillkommer några projekt att genomföras med särskilt fokus på utvärdering av de specificerade målen. Några

⁹ (Trafikanalys, 2018b)

tankar kring dessa projekt specificeras nedan. Exakt utformning och när de kommer att genomföras kommer att specificeras efterhand som utvärderingsbehoven framträder.

Eftersom strategin innehåller huvuddelen av alla projekt och åtgärder som finns på godsområdet bör en utvärdering av strategins effekter ta sin utgångspunkt i ett utifrånperspektiv. Det vill säga, det är i huvudsak resultaten på målnivå som är intressant att utvärdera, i förhållande till målnivåerna 2018 när strategin antogs. Men, för att förstå vilka insatser som har haft verkan (och inte, trots att de genomförts) på denna utveckling bör dock utvärderingen även leta efter orsakssamband på insatsnivå. Utvärderingen bör alltså ske utifrån två perspektiv. Nedan specificeras hur utvärderingen kommer att ske.

Samverkan och genomförande

Denna del av utvärderingen kommer att bestå av en allmän utvärdering av genomförande-processen. Vad har hänt och hur har aktörerna agerat? Vad har konkret åstadkommit till följd av strategins genomförande? Det kan exempelvis vara en utvärdering av hur samverkan gått till både inom specifika insatser, mellan insatser, mellan insatser och näringsliv och samverkan mellan olika aktörer. Utvärderingen kommer att bestå av intervjuer, enkäter med aktörer av olika slag och studier av projektresultat såväl från de större projekten i strategin som de särskilda regeringsuppdragen.

Material för utvärderingen kommer också att hämtas från våra tidigare genomförda uppföljningsstudier. För att kontrollera för andra exogena faktorer utanför strategin avser vi att använda resultaten från en internationell omvärldsanalys.

Effektiva, konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter

Har godstransportstrategins genomförande inneburit att förutsättningarna för konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter har ökat? Effektivitet och konkurrenskraft kan definieras och mätas på ett flertal sätt.¹⁰ Även hållbarhet kan definieras på flera sätt och inkluderar ett flertal aspekter, exempelvis sociala villkor för chaufförer¹¹. För att avgränsa utvärderingen avser vi att fokusera på de aspekter/mål som nämns i särskilda uppdrag. Vi kommer även att genomföra en mer generell översiktlig analys ur ett effektivitets- och hållbarhetsperspektiv.

En uppdelning bör göras för långväga transporter och urbana godstransporter (citylogistik) och för olika trafikslag, var för sig och intermodalt samt för olika varugrupper.

Omställning till fossilfria godstransporter

Har övergången till fossilfria transporter ökat, och hur stor del kan tillskrivas godstransportstrategins genomförande. Hade detta ägt rum ändå, eller har genomförandet av strategin intensifierat ökningen? Inom vilka branscher har omställning skett eller gått snabbast? Vilka är de kvarvarande observerade problemen som hindrar en omställning och som strategin inte lyckats undanröja?

Hur mycket bränsle används, och hur mycket är förnybart? Hur kan omställningen kopplas till genomförda åtgärder i strategin? Hur har olika insatser som påstås leda till en omställning levererat? Detta mål har till vissa delar överlapp med målet om hållbara godstransporter ovan. Genomförandet av analysen bör därför samköras där det är möjligt.

¹⁰ Se exempelvis (Trafikanalys, 2018c) och (Transportstyrelsen, 2019).

¹¹ Se exempelvis (Trafikanalys, 2016)

Innovation, kompetens och kunskap

Är transportområdet mer innovativt och kunskapsintensivt till följd av strategins genomförande? Vilka forskningsinriktade uppdrag har regeringskansliet gett och vilka effekter kan de sägas ha haft i denna riktning. Har kompetensförsörjningen tryggats eller förbättrats? Har kunskapen om godstransporterna ökat? På vilket sätt har detta skett?

Trafikanalys kommer att analysera genomförd forskning, vad har blivit finansierat och vilka resultat som har åstadkommit. Fokus bör vara på projekt (VINNOVA:s¹², Trafikverkets¹³ och andras) som kan kopplas till godstransportstrategin med inriktning på vilket sätt de har bidragit till strategins målsättning.

Vi kommer även att studera hur sysselsättningen förändras i transportsektorn. En första undersökning genomfördes 2018 i samband med Trafikanalys uppdrag om fördjupad måluppföljning.¹⁴ Denna bör genomföras på nytt.

Vissa av dessa projekt bör genomföras med upphandlad kompetens.

Bidra till att de transportpolitiska målen, inklusive näringslivets konkurrenskraft, uppnås

Vilka effekter har strategins genomförande haft på de transportpolitiska målen generellt? Har något område haft en bättre/sämrare utveckling till följd av strategins genomförande?

Trafikanalys genomför varje år en fördjupad måluppföljning utifrån ett tema som belyser ett eller flera områden. En sådan fördjupad måluppföljning med fokus på godstransporter bör därför genomföras som underlag till slutredovisningen 2022.

I Trafikanalys ordinarie måluppföljning sker uppföljningen med hjälp av ett mycket begränsat antal mått och indikatorer för att hålla det på en hanterbar nivå. Det innebär dock att det finns aspekter som ur ett helhetsperspektiv har avgränsats bort. Detta kan vi därför lyfta fram i en fördjupad måluppföljning. Det finns relativt mycket information att hämta ur exempelvis Trafikverkets årsredovisning på väg- och järnväg kopplat till investeringar, D&U samt kvalitetsmått (ex. vägytans och järnvägsnätets kvalitet (IRI, QS etc.)). Det kan exempelvis avse specialstudier av kännbarhet¹⁵ och godstågpunktlighet, tågplaner och ruckningar mellan sökta och tilldelade tåglägen. Ansökningar av tåglägen för internationell trafik, med fokus på ScanMed etc. bör också analyseras.

Har godstransportstrategins genomförande inneburit att svenskt näringslivs konkurrenskraft överlag har ökat till följd av strategins genomförande? Detta ska jämföras med resultatmålet ovan som har fokus på konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter.

Trafikanalys har under hösten 2018 sammanställt ett kunskapsunderlag om krisers effekt på näringslivets konkurrenskraft och effektivisering. Lärdomar från denna sammanställning kommer att användas för att välja ut ett antal mått och områden att studera i ljuset av strategins genomförande. Även om sammanställningen avser kriser torde det finnas flera paralleller till strategins genomförande då syftet är att genomförandet ska leda till en positiv omställning.

¹² Som en stor forskningsfinansiär på transportområdet.

¹³ Trafikverket som en stor arbetsgivare har möjlighet att påverka sysselsättningen och arbetstagarnas kompetens. En del av myndighetens arbete på detta område redovisas i årsredovisningen.

¹⁴ (Trafikanalys, 2018a)

¹⁵ Längd och omfattning på totalstopp i vägnätet.

För halvtidsutvärderingen bör redovisningen begränsas till en summering av resultatmålen ovan, samt med bidrag från uppföljning av några bredare indikatorer såsom Global Competitiveness Index (GCI) och Logistics Performance Index (LPI).

Främja överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart

Har godstransportstrategins genomförande inneburit att en överflyttning av transporter från väg till järnväg och sjöfart skett? Hur stor har överflyttningen varit, vilka varugrupper har flyttats, på vilka sträckor har effekterna varit tydligast? Vilka andra effekter kan härledas till överflyttningen (har fler företag introducerats, har antal företag minskat, sysselsättnings-effekter etc.)? Andra sätt kan vara att titta på genomsnittlig transporterad sträcka före och efter, transporterad vikt före och efter, etc. Vilka godsströmmar finns 2022 jämfört med 2018?

För att belysa detta används officiell statistik, såsom Varflödesundersökningarna 2016 och 2020, Lastbilstransportstatistik, Sjötrafikstatistik/AIS, Bantrafik etc. samt tågplaner/trafikering för analys av vilka sträckor och vilken belastning/trängsel som finns. Detta bör vara högupplösta studier, i något fall är förmodligen fallstudier att föredra. Det behövs vidare en diskussion av hur vi definierar överflyttning och vilket mått som är mest relevant att följa över tid (tonkm, ton, antal sändningar etc.).

3.6 Indikatorer för uppföljning och utvärdering

Som grund för en utvärdering av vilka effekter genomförandet av strategin haft behövs indikatorer. Flertalet kommer att ingå i delprojekten som föreslagits ovan. Data för att beräkna dem föreslås samlas in och sammanställs årligen, eller så ofta underlaget finns tillgängligt. En del av dem används i Trafikanalys årliga måluppföljning. Andra indikatorer kräver insamling och bearbetning av data från exempelvis Trafikverket, Transportstyrelsen, Konjunkturinstitutet och Tillväxtverket. I några fall kommer beräkningar och analyser krävas av Trafikanalys egna data. Ett sådant exempel är uppgifter om flöden mellan hamnar som av sekretessskäl inte kan publiceras som statistik högupplöst. Analyser av flöden för att undersöka överflyttning från väg till sjö kräver dock en högre upplösning, vilket kan göras utan att uppgifter röjs.

3.7 Översiktlig tidsplan

<i>Arbete 2019</i>	
Rapportering till RK om uppföljningen av genomförandet 2018 och 2019.	2019-03-31
Information till NGR.	Löpande
<i>Arbete 2020</i>	
Rapportering till RK om uppföljningen av genomförandet 2019 och 2020.	2020-03-31
Information till NGR.	Löpande
Delredovisning till RK av utvärderingen.	2020-12-31
<i>Arbete 2021</i>	
Rapportering till RK om uppföljningen av genomförandet 2020 och 2021.	2021-03-31
Information till NGR.	Löpande
<i>Arbete 2022</i>	
Rapportering till RK om uppföljningen av genomförandet 2021 och 2022.	2022-03-31
Information till NGR.	Löpande
Slutredovisning av utvärdering och hela uppdraget till RK.	2022-12-31

4 Genomförda aktiviteter och resultat

Nedan sammanfattas de aktiviteter som skett under 2018 och inledningen av 2019 och resultat som hittills åstadkommit inom ramen för strategins genomförande. I kapitel 4.1 redovisas en uppföljning av insatserna för de tre målen och 14 insatsområdena (kursiverade nedan¹⁶). Uppföljningen av de till särskilda regeringsuppdragen (Appendix 5.3) redovisas i kapitel 4.2. En mediananalys av godstransportstrategins mottagande och genomslag redovisas i kapitel 4.3. Avslutningsvis noteras de samråd Trafikanalys medverkat i och genomförda intervjuer i kapitel 4.4.

4.1 Uppföljning av godstransportstrategins mål och insatsområden

Konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter

Inom detta mål nämns i strategin sex insatsområden.

Robust, tillförlitlig och kapacitetsstark infrastruktur för godstransporter (10 insatser)

Av de insatser som nämns i insatsområdet är flertalet sådana som även inkluderas i nationell plan 2018–2029. Av de investeringar som uttryckligen nämns i strategin har de flesta i planen placerats tidsmässigt som pågående projekt (exempelvis järnvägsanslutning till Gävle hamn, bangårdsförlängning på Malmбанan¹⁷ och Södertälje sluss) medan andra planeras att genomföras först under perioden 2024–2029. Det gäller exempelvis investeringarna för djupare farleder. För Göteborg nämns specifikt som en insats farledsfördjupningar och därtill hörande hamninfrastrukturinvesteringar under denna senare period.

Den ekonomiska ramen i nationell plan för trafikledning, drift och underhåll av järnvägsnätet uppgår till 125 miljarder kronor. Som framgår av strategin har Trafikverket fått i uppdrag att ta fram en samhällsekonomiskt effektiv långsiktig underhållsplan. Trafikverket utför sitt underhåll utifrån en fyraårig underhållsplan som uppdateras årligen. I mars 2018 publicerades en underhållsplan för perioden 2018–2021.¹⁸ Underhållsplanen styrs i sin tur av den sexåriga genomförandeplanen¹⁹. Den senast publicerade genomförandeplanen för perioden 2019–2024

¹⁶ För en sammanfattning av målen, insatsområdena och insatserna, se Appendix 5.2.

¹⁷ Två av fyra projekt på Malmбанan är dock placerade 2024–2029.

¹⁸ (Trafikverket, 2018g)

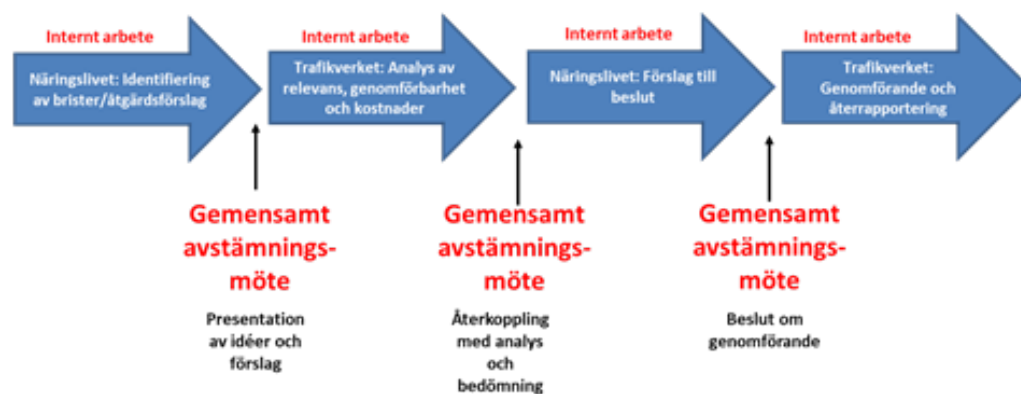
¹⁹ Genomförandeplanen beskriver på övergripande nivå hur transportsystemet kommer att underhållas och utvecklas. Planen innehåller bland annat åtgärder på statliga vägar och järnvägar och en redovisning för utvalda vägstråk och järnvägsflöden. Planen visar de åtgärder som ger stor effekt på transportsystemet, vilka förbättringar de innebär och hur trafiken kan påverkas under den tid de pågår. Genomförandeplanen uppdateras årligen. <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planer-och-beslutsunderlag/Nationell-planering/genomforandeplan/>

publicerades i februari 2019.²⁰ Någon ytterligare längre plan för underhåll på järnväg har Trafikverket inte tagit fram.²¹

I nationell plan reserveras också 1,2 miljarder för trimning av transportinfrastrukturen för järnväg. Dessa medel ska fördelas efter dialog med näringslivet. Under 2018 har cirka 19,5 miljoner kr förbrukats.²² Anledningen till att den förbrukade volymen inte är större ligger främst i det faktum att det tar tid från förslag om åtgärder till dess att nödvändiga utredningar är färdigställda och åtgärder kan genomföras fysiskt. Merparten av de medel som förbrukats hittills har finansierat utredningar inför genomförandet av de faktiska åtgärderna.²³ Trafikverket uppger att de åtgärder som genomförs genom näringslivspotten är trimningsåtgärder av olika slag, men som alla är av en sådan karaktär att de enskilt inte ger upphov till omfattande systemeffekter som enkelt låter sig följas upp mer än att det kan konstateras att de de-facto möjliggör effektivare transportlösningar i form av ökad framkomlighet eller tillgänglighet för näringslivets transporter.

För arbetet med att identifiera och analysera åtgärder som kan komma i fråga för finansiering genom näringslivspotten har näringslivet genom Näringslivets transportråd, branschorganisationen Tågoperatörerna samt Transportindustriförbundet utsett ett antal representanter bland sina medlemsföretag. Representanterna har ett tydligt uppdrag från sina branschorganisationer att i detta arbete företräda branschen/näringslivet som helhet och inte de företag de är anställda vid samt att de därmed ska vara en ingång för andra företag/intressenter och fånga upp behov från övriga delar av näringslivet. Därutöver kan behov som identifieras genom Trafikverkets regionala organisation och de regionala näringslivskontakterna kanaliseras in till grupperingen löpande för diskussion och utvärdering.

Ansvar för att ta fram åtgärdsförslag och att prioritera mellan dessa ligger på de av näringslivet utsedda representanterna. Den gemensamma arbetsgången mellan näringslivet och Trafikverket kan kort beskrivas genom nedanstående principskiss (Figur 4.1).



Figur 4.1. Principskiss över samarbetet med näringslivspotten.
Källa: (Trafikverket, 2019e).

²⁰ (Trafikverket, 2019c)

²¹ (Trafikverket, 2019d)

²² (Trafikverket, 2019e)

²³ Åtgärder för att möjliggöra högre och bredare och därmed också effektivare virkestransporter inom SCA:s verksamhet har dock färdigställts i Trafikverkets region Mitt under 2018. Därutöver har ett arbete pågått med utplacering av s.k. RFID-läsare (Radio Frequency Identification) i anslutning till Hallsbergs bangård. Dessa är en del i ett pilotprojekt som syftar till att bl.a. möjliggöra att spåra och följa järnvägsfordon samt utöva automatisk tillståndskontroll av dessa samt att effektivisera transportlogistiken på olika sätt.

Tillsammans med de utsedda näringslivsrepresentanterna har Trafikverket löpande arbets-, beslut- och avstämningsmöten, cirka varannan månad där aktuella förslag diskuteras och bereds enligt den ovan beskrivna processen. Under 2018 har man gemensamt försökt hitta effektiva arbetsformer både internt i Trafikverket och tillsammans med näringslivets representanter som i sin tur också har behövt hitta ett bra sätt att identifiera och förankra förslag. I nuläget bedömer Trafikverket att de har hittat ett bra sätt att arbeta vidare på ett strukturerat sätt utifrån en bruttolista och de behov som aktualiseras inom och av näringslivet. Arbetet har inte haft något särskilt fokus utan det är näringslivets behov och önskemål som styr arbetet.

Dialog ska även ske med näringslivet om bärighetshöjande åtgärder om 16 miljarder under planperioden. Bärighetsåtgärder på vägsidan har funnits sedan slutet på 80-talet och prioriteringen av åtgärder sker i nära samverkan med näringslivet.²⁴ Detta är det område som fungerat som modell vid införande av den ovan nämnda näringslivspotten. Skillnaden är att detta område är betydligt mer specificerat i nationell plan. De åtgärder som ska genomföras inom ramen för bärighetsanslaget är i första hand relaterat till BK4²⁵, åtgärder för att säkra framkomligheten för tung trafik året runt (dvs. minska de temporära bärighetsrestriktionerna på vägnätet) och slutligen ska en mindre del av bärighetsanslaget även användas till klimat-anpassning av infrastrukturen.

Trafikverket har en dialog med näringslivet gällande bärighetsfrågor i olika sammanhang. Specifikt sker en dialog inom ramen för de s.k. bärighetsgrupperna som finns regionalt, och som Trafikverket oftast leder, där berörda delar av näringslivet, branschorganisationer, andra väghållare (REV²⁶, SKL, länsplaneupprättare) m.fl. är inbjudna. Det finns även en nationell bärighetsgrupp där mer övergripande frågor gällande näringslivets behov, eventuella önskemål och/eller problem lyfts fram till Trafikverket. Det sker även en dialog kring prioriteringar på en övergripande nivå. Den nationella bärighetsgruppen arbetar även för att det ska fungera regionalt med bl.a. representation och informationsspridning vidare i respektive organisationer. I de regionala grupperingarna sker en konkret dialog gällande vilka objekt som olika näringslivsrepresentanter vill prioritera och på basis av det arbetas en prioritering av framtida åtgärds-kandidater fram. I vissa enskilda fall finns även lokala bärighetsgrupper som lämnar in underlag för prioritering till regionala grupper. Ansvar för att ta fram åtgärdsförslag och att prioritera mellan dessa sker årligen i samband med verksamhetsplaneringen, vilket ligger på Trafikverket. Medel fördelas ut från nationell nivå till respektive Trafikverksregion utifrån behovet i de olika delarna av landet. Regionalt tas en plan fram för vad som ska genomföras där prioriteringarna från näringslivet uppges väga mycket tungt. I samband med det sker också prioritering var framtida åtgärder kommer att göra störst samhällsnytta.

För det kapillära järnvägsnätet finns en särskild satsning (50 miljoner kr) för perioden 2019–2021. Därtill vill regeringen kunna ställa krav på näringslivets delaktighet i beslut om nedläggning. Fråga bereds på Regeringskansliet.

Inom detta insatsområde finns dessutom två insatser som lanserats i regeringens flygstrategi. Den första insatsen avser Arlandarådets arbete med en färdplan för Arlanda flygplats. Den andra insatsen är en påbörjad översyn för att bedöma behov och möjlighet för staten att ge stöd till de icke-statliga regionala flygplatserna. Färdplanen och översynen ska levereras i mars 2019²⁷.

²⁴ (Trafikverket, 2019f)

²⁵ Avser i första hand förstärkning av broar men även vägar där behov finns.

²⁶ Riksförbundet Enskilda Vägar.

²⁷ I godstransportstrategin nämns leverans under 2018. Tiden för leverans har senare lagts till mars 2019.

Trafikanalys bedömer sammantaget att effekten på kort sikt inte förväntas bli så stor, med undantag för planerade underhålls- och bärighetsåtgärder. På några års sikt bör effekter till följd av genomförda investeringar kunna observeras. Översyn och framtagna förslag ger effekt först när de omsätts i konkreta åtgärder. Näringslivet är involverade i genomförandet.

Smidiga och effektiva gränsöverskridande transporter (sju insatser)

Ambitionen att den europeiska infrastrukturplaneringens koppling till den svenska ska utvecklas. En tydlig insats i denna riktning, med avsikten att förbättra möjligheterna att söka medfinansiering för projekt inom ramen för TEN-T-samarbetet, är att koppla samman Haparanda och Narvik samt stråket Örebro-Oslo med stomnätsskorridoren Skandinavien-Medelhavet (Scan-Med). Förhandlingar pågår fortfarande.²⁸ Vidare är ambitionen att medverka till en fortsatt marknadsöppning av järnvägsmarknaden för godstransporter (EU:s fjärde järnvägspaket). Regeringen vill också tillvarata Östersjöstrategins möjligheter att utveckla godstransporterna mellan Östersjöregionens EU-medlemsstater, framförallt inom policyområdena transport, fartyg och säkerhet. Sverige ska dessutom fortsatt vara en aktiv part i Barentsregionen. En annan insats är regeringens deltagande i det fortsatta harmoniseringsarbetet till en europeisk maritim Single Windows-miljö. I februari 2019 nåddes en överenskommelse mellan Rådet och Europaparlamentet gällande Single Window förordningen. Förordningen ska tillämpas sex år efter dess antagande och publicering.²⁹

Regeringen har även aviserat dialog med norska regeringen om utveckling av gränsöverskridande stråk. Sveriges och Norges regeringar är överens om att utvecklingen av de gränsöverskridande transportinfrastrukturerna ska ske i dialog mellan departementen i de båda länderna samt mellan de myndigheter som ansvarar för transportsystemet i respektive land.³⁰ Vidare aviseras en strategisk analys om ny fast förbindelse över Öresund för att åstadkomma ett *gemensamt* analys- och beslutsunderlag för beslutsfattare i både Sverige och Danmark. Detta har resulterat i ett Interreg-projekt för perioden 1 juli 2018 till 31 december 2020.³¹

Dessutom ser regeringen ett behov av att inventera och åtgärda en rad hinder som försvårar effektiva gränspassager. Några specifika åtgärder är inte aviserade i strategin förutom att en omställning till elektronisk tullhantering av postflödet ska ske till 2021 i enlighet med den EU-gemensamma tullagstiftningen. Tullverket beviljades i april 2018 ett tillskott för att öka uppbördskontrollerna och för att ta fram en elektronisk lösning för privatpersoner att betala mervärdesskatt vid privatimporter.³²

Detta insatsområde består till stor del av regeringens ambition att på olika sätt underlätta gränsöverskridande godstransporter. I flera fall har man förtydligat vilka fordon man ser som viktiga och områden som bör prioriteras. De konkreta åtgärderna är dock få.

Tydliga regler och en stärkt svensk transportnäring (14 insatser)

Regeringen har lämnat förslag på att beställaransvaret³³ ska skärpas. De nya reglerna trädde i kraft 1 juli 2018. Konsumentverket har dessutom fått i uppdrag³⁴ att inrätta ett forum för miljö-

²⁸ För den allmänna inriktningen av Scan-Med, se (The Council of the European Union, 2018), sid 68.

²⁹ (The Council of the European Union, 2019)

³⁰ (Näringsdepartementet, 2019)

³¹ (Interreg, 2018)

³² (Regeringen, 2018c)

³³ Beställaransvaret i Yrkestrafiklagen (2012:210) och Taxitrafiklagen (2012:211).

³⁴ (Regeringen, 2017b, 2017c)

smart konsumtion samt stimulera miljösmarta konsumtionsmönster. Forumet öppnade 2018 och nås här: www.forummiljosmart.se. Ambitionen är att det ska vara "en mötesplats för dig som vill underlätta för människor att konsumera mer hållbart. Vi samlar kunskap, erfarenheter och idéer, stimulerar och driver på innovation och utveckling – för en miljömässigt hållbar konsumtion och för att det ska vara lätt att göra rätt".

En insats har särskilt fokus på EU:s mobilitetspaket om förutsättningarna för yrkestrafik på väg inom unionen. Sverige driver i förhandlingar linjen att sunda och likvärdiga konkurrensvillkor ska råda tillsammans med övriga länder i vägalliansen³⁵. I slutet av 2018 enades EU:s transportministrarna om ett förslag till nya villkor.³⁶ Efter att ministerrådet nu har enats ska Europaparlamentet ta ställning till kommissionens förslag. Därefter följer förhandlingar mellan ministerrådet och Europaparlamentet.

En närliggande fråga är regeringens ambition att se över regelefterlevnaden på väg för att motverka osund konkurrens och att öka trafiksäkerheten med olycksförebyggande åtgärder.³⁷ Ett exempel på detta är det särskilda regeringsuppdraget åt Transportstyrelsen om korta dragbilar.³⁸ Regeringen bereder även ett förslag om differentierad avståndsbaserad vägslitageskatt som tillsammans med ett kontrollsystem ska leda till ökad regelefterlevnad och en utjämning av konkurrensförhållandena. Dessutom övervägs en belysning av sanktionsväxling på yrkestrafikområdet, med en övergång från straffrättsliga påföljder till sanktionsavgifter.

Utstationeringsdirektivet reformerades 28 juni 2018 angående nya specialregler för utstationering³⁹ av arbetstagare inom vägtransportsektorn. I juli 2018 gavs direktiv för att senast 31 maj 2019 bedöma om svensk rätt är förenlig med ändringsdirektivet och utarbeta de författningsförslag som behövs för att genomföra direktivet i svensk rätt.⁴⁰

En insats i strategin avser en förlängning av tiden för klampning, från 24 till 36 timmar. Avsikten är att stärka incitamenten att betala sanktionsavgiften. De nya reglerna började tillämpas 1 juli 2018.⁴¹ Regeringen har dessutom justerat sanktionsbeloppen för överträdelser av kör- och vilotidsreglerna.

Med bakgrund i ITS-direktivet⁴² och utvecklingen av TEN-T att ska staten tillhandahålla information om säkra uppställningsplatser har Trafikverket fått ett särskilt regeringsuppdrag att genomföra en översyn av säkra uppställningsplatser.⁴³

För att stödja introduktion av automatiserade fordon har förutsättningar för drift i allmän trafik utretts.⁴⁴ Både svenskt och internationellt regelverk behöver utvecklas. Trafikanalys fick 2018 ett uppdrag⁴⁵ att ta fram ett kunskapsunderlag om uppkopplade, samverkande och automatiserade fordon. Uppdraget ska redovisas 15 juni 2019.

Regeringen har vidare ambitionen att driva frågor rörande regelförenkling inom EU på järnvägsområdet som möjliggör för systemanpassade lösningar och innovationer som kan stärka

³⁵ I vägalliansen ingår Sverige, Tyskland, Frankrike, Italien, Danmark, Österrike, Belgien och Luxemburg, samt Norge och Schweiz.

³⁶ (Regeringen, 2018b)

³⁷ Att vägtransportbranschen är olycksdrabbad tas även upp i arbetsmiljöstrategin.

³⁸ (Regeringen, 2018w)

³⁹ (Europaparlamentet och rådet, 2018)

⁴⁰ (Regeringen, 2018e)

⁴¹ (Regeringen, 2018h)

⁴² (Trafikverket, 2018b)

⁴³ (Regeringen, 2018m)

⁴⁴ (Utredningen om självkörande fordon på väg, 2018a, 2018b)

⁴⁵ (Regeringen, 2018t)

järnvägens konkurrenskraft. Regeringen har också ambitionen att minska företagens inträdeshinder i form av ledtider och inträdeskostnader för att bedriva järnvägstrafik i Sverige behöver minska.

För att öka inflyggningen till det svenska sjöfartsregistret⁴⁶ har regeringen ambitionen att åstadkomma en gemensam inflyggningsportal och kunna ge förhandsbesked om sjöfartsstöd. Man vill vidare att Sverige ska kunna erbjuda ändamålsenliga och funktionella regler som bidrar till ökad och hållbar sjöfart. Funktionsbaserade regler som möjliggör för innovation och alternativa lösningar och förenklade tillsynssystem har införts. Regeringen ska framöver prioritera åtgärder som underlättar tillämpningen av de nya regelverken. Som ett led i att föreslå förenklade regler kommer regeringen att se över hur ett mer riskbaserat lotspliktsregelverk kan utformas, samt se över de tekniska och administrativa förutsättningarna att effektivisera lotsverksamheten.

Sverige kommer vidare att fortsatt aktivt delta i internationellt samarbete med att utveckla regelverk för transporter av farligt gods. För förbättrad tillsynsverksamhet av gränsöverskridande transporter av avfall så att den är väldimensionerad och riskbaserad kommer regeringen att driva på utvecklingen av avfallsstatistiken och förbättra spårbarheten av avfallet. Naturvårdsverket redovisade 2016 ett underlag⁴⁷ med ett antal förslag.

Ett flertal initiativ har tagits strax före eller i anslutning till strategins publicering. Inom insatsområdet finns dessutom två särskilda regeringsuppdrag. Vilka effekter dessa regeländringar har gett är ännu för tidigt att bedöma. Inriktningen har fokus på förenkling och förbättrade möjligheter att göra hållbara val.

Stärkt krisberedskap och civilt försvar för samhällsviktiga transporter (fyra insatser)

En insats är åtgärder för att skapa redundans och robusthet i kritisk transportinfrastruktur. Det kan vara bättre skydd för vitala delar av transportinfrastrukturen och att fortsätta arbetet med att förbättra säkerheten i informations- och kommunikationssystemen. Myndigheterna bör fortsätta arbetet med att analysera, planera och öva beredskapen att samhället på ett bättre sätt kan hantera realiserade hot och risker. Regeringen har även ambitionen att Sverige ska delta aktivt internationellt kring regelutveckling på transportområdet och att värna global flödssäkerhet.

Eftersom merparten av försörjningen till kritiska samhällsfunktioner sköts av privata aktörer vill regeringen kartlägga samverkan⁴⁸ mellan privata och offentliga aktörer samt vidta lämpliga åtgärder. Möjligheter till differentierade lösningar bör övervägas. I juni 2017 presenterade regeringen en informations- och cybersäkerhetsstrategi (en plattform för Sveriges fortsatta utvecklingsarbete på området) tillsammans med ett antal uppdrag till myndigheter. En ökad samverkan bland berörda parter ses som en förutsättning för att höja säkerheten.

Huvudinriktningen handlar om ökad samverkan mellan privata och offentliga aktörer. Dessutom stödjer regeringen påbörjade åtgärder. Sedan strategin lagts har inga nya åtgärder presenterats.

⁴⁶ Statistik om antalet fartyg publiceras av Trafikanalys i maj 2019.

⁴⁷ (Naturvårdsverket, 2016)

⁴⁸ TP SAMS (Transportsektorns samverkan inför samhällsomstörningar) nämns som ett existerande forum för att stärka transportsektorns samlade förmåga att hantera samhällsstörningar, <http://tpsams.se/>

Ekonomiska styrmedel för hållbara godstransporter (sex insatser)

Regeringen arbetar vidare med beredningen av en vägslitageskatt och en miljö-kompensation⁴⁹ för godstransporter införs för att stärka järnvägens konkurrenskraft. Kompensationssystemet ska därefter utvärderas för att analysera hur det kan utvecklas.

För att främja kust- och inlandssjöfarten infördes ett i strategin aviserat tillfälligt eko-bonus-system i slutet av 2018.⁵⁰ Systemet ska sedan utvärderas.⁵¹ Införandet av ett tonnageskatte-system 2016 ska också följas upp och utvärderas. Ekonomiska styrmedel, såsom miljö-differentierade farledsavgifter, uppmuntras av regeringen. Sjöfartsverket aviserade i december nya farledsavgifter^{52, 53}.

Regeringen uppdrog 2017 åt Trafikanalys att ta fram ett kunskapsunderlag om skatter och avgifter på transportområdet för att ge en samlad bild av hur de samverkar och styr användningen av transportsystemet, samt hur nivåerna förhåller sig till beslutade politiska mål. Trafikanalys redovisade sitt uppdrag⁵⁴ 31 oktober 2018. De sammanlagda inkomsterna från skatter och avgifter var omkring 100 miljarder kronor 2017. Energi- och koldioxidskatt, fordonsskatt och moms på privatbilism står för 80 miljarder kronor. Sammantaget kommer 90 miljarder kronor från vägtrafiken och övriga inkomster härleds till ett ungefär lika belopp från järnväg, sjöfart och flyg.⁵⁵ Sammanlagda utgifter är 90 miljarder kronor (inklusive subventioner till lokal och regional kollektivtrafik och kommunsatsningar i infrastruktur om cirka 30 miljarder kronor). Utveckling och vidmakthållande av infrastruktur samt lokala kollektivtrafiksubventioner står för 70 miljarder kronor. Av utgifterna går cirka 55 procent till väg, 40 procent till järnväg, fem procent till sjöfart och en procent till flyg. Summeras skatter, avgifter och stöd ner på trafikslagsnivå betalar godstrafiken 38 öre per tonkilometer för tung lastbil utan släp, 14 öre per tonkilometer för tung lastbil med släp, 2,5 öre per tonkilometer för tåg och 0 öre per tonkilometer för sjöfart. Med nuvarande system är vi på väg mot de transportpolitiska målen, men de uppnås inte. Klimatmålet nås inte och styrmedlens kostnadseffektivitet bedöms kunna förbättras.

Ett flertal åtgärder har introducerats eller kommer att introduceras. Dessa ska sedan utvärderas och möjligen justeras. Kartläggningen av skatter och avgifter visar samtidigt att det finns behov och även potential att använda ekonomiska styrmedel mer effektivt.

Samordning och samarbete för ökad intermodalitet (nio insatser)

En nationell samordnare för ökad inrikes- och närsjöfart aviseras i strategin. Detta resulterade i ett särskilt flerårigt regeringsuppdrag.⁵⁶ Tjänsten som samordnare tillsattes 1 februari 2019. En handlingsplan ska tas fram och verkställas. Samordnaren ska vidare initiera och främja samverkan mellan aktörer, samt sprida kunskap om möjligheter att på olika sätt stimulera en

⁴⁹ Totalt 563 miljoner kronor 2018 och 2019.

⁵⁰ 50 miljoner per år 2018–2020.

⁵¹ En lång handläggningstid för förberedelser samt osäkerhet om medel 2019 har gjort att endast ett fåtal ansökningar har kunnat hanteras och beviljats hittills (Lundberg, 2018, 2019).

⁵² (Sjöfartsverket, 2018)

⁵³ Farledsavgifterna höjs med 1,9 procent i enlighet med nettoprisindex och lotsningsavgifterna höjs med fem procent. Avgiftshöjningarna gäller från och med första januari 2019 (Ekberg, 2018).

⁵⁴ (Trafikanalys, 2018c)

⁵⁵ Huvuddelen av inkomsterna kommer från styrande skatter och avgifter (drygt 60 procent). Fiskala skatter står också för en stor andel. Skatte- och avgiftsfinansiering utgör totalt sett en mycket liten del.

⁵⁶ (Regeringen, 2018n)

överflyttning av godstransporter från väg till sjö. I uppdraget ingår även att analysera hur torrhamnar och omlastningskajer för sjöfart på inre vattenvägar kan bidra till ökad sjöfart.

Regeringen aviserar i strategin även att fortsätta en sedan tidigare initierad dialog och samverkan med hamnar, kommuner och andra relevanta aktörer i syfte att åstadkomma en överflyttning till sjöfart, energieffektivitet och ökad klimatprestanda. Dialogen ska generera ökad samverkan mellan berörda aktörer samt resultera i konkreta förslag som olika aktörer kan göra var för sig och tillsammans.

Transportstyrelsen fick i regleringsbrevet för 2018 i uppdrag⁵⁷ att göra en översyn om fler vattenområden kan klassas som inre vattenvägar. Uppdraget redovisades 2018-12-10. Analysen pekar på att de befintliga inre vattenvägarna i Sverige kan utökas med sex nya områden, Västkusten, Kalmarsund – Västervik, Valdemarsvik – Nynäshamn, Nynäshamn – Kapellskär, Kapellskär – Öregrund, Göta Kanal och Vättern.⁵⁸

En insats som resulterat i ett särskilt regeringsuppdrag till Trafikverket är satsningen på intermodalitet med fokus på järnväg.⁵⁹ En stor del av uppdraget handlar om samverkan. Uppdraget ska slutredovisas 31 december 2021. Ett annat uppdrag som också aviserats i strategin och som resulterat i ett särskilt uppdrag⁶⁰ till Trafikverket att i dialog med branschen och de största transportköparna inventera åtgärder som Trafikverket kan genomföra för att skapa förutsättningar för överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Uppdraget ska redovisas 15 september 2019.

Regeringen pekar dessutom på att höga omlastningskostnader innebär att vissa transportupplägg väljs bort. Regeringen gav därför Trafikanalys i uppdrag⁶¹ att analysera behov av intermodala transportupplägg och hur de kan främjas. Ett förslag som skulle analyseras var en omlastningspeng. Uppdraget redovisades 8 mars 2019, se vidare kapitel 4.2.

Regeringen önskar vidare att infrastruktur för omlastning⁶² ska ingå i järnvägsnätsbeskrivningen (JNB) och i den nationella vägdatatabasen (NVDB). En kartläggning av terminaler och omlastningsplatser ingår i Trafikverkets särskilda regeringsuppdrag⁶³.

Jernhusen AB lyfts i strategin fram att ha en viktig roll som drivkraft för att på olika sätt åstadkomma en ökad kombitrafik. Någon specifik åtgärd riktad mot Jernhusen presenteras dock inte. För att lösa Green Cargos lönsamhetsproblem och rusta företaget inför framtida utmaningar har regeringen påbörjat en översyn av bolagets situation.⁶⁴ Översynen ska resultera i ett underlag för bedömning och granskning av möjliga framtida strategiska alternativ.

⁵⁷ (Regeringen, 2017a)

⁵⁸ (Transportstyrelsen, 2018) Farlederna i dessa områden har emellertid mycket varierande kapacitet vad gäller maximala fartygsstorlekar. Dessutom varierar tillgången till djupdataunderlag för områdena och farledsutmärkningens kvalitet och utförande. Transportstyrelsen förordar att man bör överväga att stegvis införa dessa nya inre vattenvägar så att kapaciteten på de berörda farlederna successivt kan verifieras och att ev. infrastrukturåtgärder (såsom sjömätning och kompletterande utmärkning) kan genomföras innan ett vattenområde klassas som inre vattenväg.

⁵⁹ (Regeringen, 2018q)

⁶⁰ (Regeringen, 2018x)

⁶¹ (Regeringen, 2018i)

⁶² Såsom godsterminaler av olika slag, hamnar och flygplatser med godshantering.

⁶³ (Regeringen, 2018x)

⁶⁴ (Intelligent Logistik, 2018)

Ett flertal tydliga uppdrag har presenterats i strategin med syfte att intensifiera samverkan och förbättra kunskapsläget för att möjliggöra intermodala godstransporter. Ännu är det för tidigt att uttala sig om effekter, men ambitionen är tydlig.

Omställning till fossilfria transporter

Transporteffektivitet (tre insatser)

Ett transportsystem som kan nyttjas av längre och tyngre fordon aviseras. I viktiga järnvägsstråk ska infrastrukturen anpassas för, i ett första steg 750 meter och på längre sikt 1 000 meter långa tåg. Den största axellasten ska höjas till 25 ton generellt och till 32,5 på Malm-banan. Användning av tyngre lastbilar (74 ton) kräver ökad bärighet. Trafikverket har ansvar att öka vägnätet bärighet till klass 4 inom ramen för nationell plan.⁶⁵ Anpassningen av väg- och järnvägsnätet för längre och tyngre fordon bör vara samhällsekonomiskt motiverat, samt ske stråkvis och på sträckor som ansluter till hamnar eller kombiterminaler. I ett särskilt regeringsuppdrag har Trafikverket analyserat förutsättningarna för introduktion av längre lastbilar.⁶⁶ Uppdraget redovisades 31 mars 2019.

Med ambitionen att förbättringarna för horisontell samordning, samlastning och ökad fyllnadsgrad har ett särskilt uppdrag getts till Trafikverket.⁶⁷ I uppdraget ingår att presentera ett förslag på hur ett system bör utformas och förvaltas där information delas. Förslaget till utformning och förvaltning ska presenteras 31 maj 2019. Slutredovisning sker först 2029.

Trafikverket har vidare getts ett särskilt regeringsuppdrag⁶⁸ att utreda förutsättningarna för och ta fram förslag till åtgärder för att öka utnyttjandegraden i järnvägsnätet utan att persontrafiken påverkas.

Tydliga uppdrag har presenterats i strategin i syfte att kartlägga och utreda förutsättningar för en ökad transporteffektivitet. Konkreta åtgärder att utvärdera på kort sikt saknas.

Samhällsplanering för godstransporter (tre insatser)

Regeringen aviseras att Trafikverket kommer att få i uppdrag att i högre grad än idag ska analysera och väga in näringslivets behov. Särskilt framhålls förutsättningar som beaktar intermodala transportlösningar med låga växthusgasutsläpp.

Regional samordning för effektivisering och omställning till fossilfria godstransporter uppmanas. Regeringen har gett Länsstyrelserna i uppdrag att samordna regionala åtgärder för fossilfria transporter och för att se till att nationella klimat- och energimål får genomslag i lokal och regional infrastrukturplanering. Energimyndigheten har i uppdrag att under 2018–2021 i dialog⁶⁹ genomföra insatser för att bland annat genom den fysiska planeringen nå transporteffektivitet.

⁶⁵ I *Nationell plan för transportsystemet 2018–2029* har medel för bärighetsåtgärder fördelats för en successiv utbyggnad av ett vägnät för tyngre transporter. BK4 infördes 1 juli 2018 och innebär att det är tillåtet att köra 74-tonslastbilar. Trafikverket har som mål att 70–80 procent av strategiskt utpekade vägar för tung trafik ska upplåtas för BK4 (74 ton) under planperioden. Under 2018 har cirka 20 procent av dessa vägar öppnats för BK4, vilket motsvarar cirka 12 procent av det statliga vägnätet. Vägnätet kommer att upplåtas för BK4 allt eftersom vägsträckor och broar har förstärkts (Trafikverket, 2018h).

⁶⁶ (Regeringen, 2018k)

⁶⁷ (Regeringen, 2018v)

⁶⁸ Detta ingår som en del i uppdraget det tredelade uppdraget till Trafikverket (Regeringen, 2018x)

⁶⁹ Boverket, Trafikverket, länsstyrelserna och aktörer med regionalt utvecklingsansvar.

I syfte att utveckla den strategiska fysiska planeringen bör hantering av godsrelaterade godstransporter i lokal och regional planering ses över och eventuella åtgärder vidtas. Kunskaps- och kompetensen om godsrelaterade transporter framhålls som något som behöver stärkas på lokal och regional nivå. Regeringen vill stödja kommuner, länsstyrelser och aktörer med regionalt utvecklingsansvar i deras arbete att främja en mer effektiv användning av infrastruktur och fordon. En nationell vägledning för en utvecklad planering och samordning av godstransporter bör tas fram. Det kan inkludera samordningslösningar av transporter vid större bygg- och anläggningsprojekt, samt att lyfta fram goda exempel. Boverket har fått ett särskilt regeringsuppdrag⁷⁰ att utreda detta. Uppdraget ska levereras 15 februari 2020.

Insatser fokuserar på huvudsakligen på samverkan, stöd och ökad anpassning av planeringen till godstransporter. Ännu är det för tidigt att uttala sig om effekter, framförallt på kort sikt.

Krafttag för förnybara drivmedel (10 insatser)

Bränslebytet aviseras i strategin och infördes 1 juli 2018. Kraven kommer att skärpas över tid. Regeringen anser att reduktionsplikten bör kompletteras med fortsatt skattebefrielse för hög-inblandade och rena biodrivmedel samt biogas. En särskild utredare har fått i uppdrag⁷¹ att kartlägga hur biogasens nytta som resurs kan tas tillvara och ge förslag på hur biogas kan göras konkurrenskraftigt och samtidigt långsiktigt stabila regler. Regeringen har även uppdragit åt en särskild utredare att analysera behov av, och vid behov ta fram förslag på, styrmedel för att främja användningen av biobränslen för flyget. Utredningen redovisades 2019-03-04.⁷² Huvudförslag handlar om att införa en så kallad reduktionsplikt, det vill säga att det ställs krav på de som säljer drivmedlet att blanda in biobränsle.⁷³ På så vis ska utsläppen minska. Enligt förslaget begränsad reduktionsplikten 2021 till 1 procent. Detta eftersom tillgången på biobaserade drivmedel idag är väldigt låg. Kraven kommer att skärpas över tid så att koldioxidutsläppen minskas med uppemot 30 procent till år 2030.

Upphandlingsmyndigheten har under 2018 redovisat en vägledning till offentliga aktörer för att underlätta miljöanpassade upphandling av transporttjänster, samt redovisat hur myndighetens strategi för utveckling och uppdatering av kriterier för transportsektorn ser ut.⁷⁴ Vid behov avser regeringen att föreslå åtgärder.

Trafikverket fick i februari 2018 uppdrag att analysera förutsättningarna för en omställning till fossilfrihet för statligt ägda fartyg samt lämna förslag på hur omställningen kan genomföras. Uppdraget redovisades i december 2018.⁷⁵ Enligt Trafikverkets förslag till en strategi föreslås

⁷⁰ (Regeringen, 2018r)

⁷¹ (Regeringen, 2018f)

⁷² (Utredningen om styrmedel för att främja användning av biobränsle för flyget, 2019)

⁷³ Utredningen föreslår också att nattåg till kontinenten ska upphandlas och att allt flyg som lämnar svenska flygplatser ska vara fossilfritt till 2045.

⁷⁴ (Upphandlingsmyndigheten, 2018) I tre nivåer ställs krav inom fem områden för produktgruppen *Godstransporter*: Euroklass tunga fordon; Alternativa drivmedel; Miljöledningssystem hos leverantörer av transporttjänster; Informationskrav för minskad klimatpåverkan; Incitament för minskad klimatpåverkan. För produktgruppen *Drivmedel* finns krav inom sex områden: För produktgruppen *Däck* finns krav inom sex områden. För produktgruppen *Fordon* finns underproduktgrupper *Lätta lastbilar* med tio krav och *Tunga fordon* med fem krav.

Flertalet uppdaterades under 2018 och några under 2019. Enligt arbetsplanen ska en genomgång ske under 2019 av Tunga fordon, Däck och Lätta lastbilar.

⁷⁵ (Trafikverket, 2018d, 2018e)

åtgärder för effektivisering, elektrifiering och introduktion av biodrivmedel. Åtgärderna är främst riktade mot Trafikverket Färjerederiet⁷⁶, Sjöfartsverket och Kustbevakningen.

För att öka användningen av biodrivmedel sker insatser på flera områden. Dels handlar det om forskning, ex. samverkansprogram för förnybara drivmedel och system för biodrivmedelsprogram (Energimyndigheten) samt strategiska innovationsprogram för bioinnovation (VINNOVA), dels Energimyndighetens regeringsuppdrag att verka för ökad användning av hållbara biobränsle inom flyget bland annat genom utlysning av medel för att stödja forskning och utveckling (100 miljoner 2018–2020) varav högst 10 miljoner får användas för att inrätta ett innovationskluster.⁷⁷ Även infrastruktur för förnybara bränslen är viktig. Energimyndigheten har som komplement till sitt uppdrag att samordna utbyggnad av laddinfrastruktur sedan 2018 ett utökat uppdrag att inkludera infrastruktur för förnybara drivmedel generellt. Därtill har man beslutat att inrätta ett innovationskluster med fokus på flytande biogas (för tunga godstransporter och gasdrift för sjöfart nämns specifikt).⁷⁸ Regeringen har även beslutat att skapa ett innovationskluster som fokuserar på produktion och drift av etanol i regional- och fjärrdistribution, samt fossilfria tunga transporter internationellt.⁷⁹

Inom ramen för uppdraget får Energimyndigheten utbetala 2 miljoner kronor 2018, 8 miljoner kronor 2019 samt 15 miljoner kronor 2020. Slutredovisning av uppdraget och redovisning av hur medlen har använts ska lämnas till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 31 mars 2021. Som ett resultat har ett innovationskluster bildats i Östergötland.⁸⁰

Regeringen har ambitionen att utsläppskrav på tunga fordon ska kunna införas inom EU och stödjer principen om att förorenaren ska betala. System för mätning av utsläpp och bränsleförbrukning behöver då tas fram. I ett särskilt regeringsuppdrag skulle Trafikanalys analysera hur styrmedel för introduktion av nya tunga fordon med låga utsläpp kan utformas.⁸¹ Uppdraget redovisades 1 mars 2019, se kapitel 4.2 Förhandlingar på EU-nivå resulterade i februari 2019 i ett förslag om att koldioxidutsläppen från nya tunga fordon, såsom bussar och lastbilar, ska minska med 15 procent till år 2025 och 30 procent till år 2030, jämfört med 2019 års nivåer. Förslaget måste godkännas i EU-parlamentet i en omröstning i mars.⁸² Fordons-tillverkarna Volvo Lastvagnar och Scania uppger att de kan möta EU:s beslut om minskade utsläpp från tunga lastbilar, men att det kräver insatser från övriga samhället, exempelvis investeringar i laddinfrastruktur.⁸³ Se även Energimyndighetens uppdrag om laddinfrastruktur ovan.

Regeringen avser vidare att fortsätta arbetet inom IMO och ICAO för att minska utsläppen av koldioxid. Internationella regelverk och standarder för inblandning av biodrivmedel nämns specifikt, samt att verka för strängare krav.

⁷⁶ För att bidra till målen om fossilfrihet har en klimatomställning av Färjerederiets fartygsflotta inletts. Under året påbörjades en beställning av fyra nya 60-bilsfärjor för trafiken på ostkusten. På västkusten införs elektrisk lindrift på Lyrleden, och i Roslagen förbereds övergång till lindrift på Blidöundsleden (Trafikverket, 2018h).

⁷⁷ (Energimyndigheten, 2018b, 2019d; Regeringen, 2018a, 2018l) Sista anmälningsdagen var 3 september 2018. Utlåsta medel 2018 uppgick till 40 miljoner för projekt med start tidigast 1 november 2018. Redovisning ska ske 31 mars 2019 och 31 mars 2020. Slutredovisning inklusive en uppföljning av hur medlens fördelning har bedömts bidra till fossilfrihet inom flyget ska ske senast 31 mars 2021.

⁷⁸ (Energimyndigheten, 2018a; Regeringen, 2018d)

⁷⁹ (Regeringen, 2018p)

⁸⁰ (Energimyndigheten, 2019c; Scania, 2019)

⁸¹ (Regeringen, 2018j)

⁸² (Ny Teknik, 2019)

⁸³ (Svärd, 2019)

Ett flertal initiativ har tagits, framförallt avseende innovationskluster kopplade till biodrivmedel, samt till omställning till fossilfria godstransporter. Dessa kan följas upp och utvärderas i kommande redovisningar. I området ingår även mer generella och långsiktigt inriktade åtgärder på regel- och standardsområdet.

Nationell satsning på elektrifiering av godstransporter (sju insatser)

Regeringen har ambitionen att kunna genomföra en snabb utbyggnad av elvägar i Sverige. En långsiktig plan för uppförande och utbyggnad ska tas fram, med prioritet för viktiga stråk samt koppling till viktiga hamnar. En pilot på en längre sträcka ska genomföras.⁸⁴ Elsäkerhetsverket har påbörjat arbete med att tillhandahålla vägledning och regelverk om elsäkerhet för elvägar. Regeringen aviserar även skapandet av ett forum för diskussion mellan myndigheter och branschaktörer. Inom ramen för Testbädd Sverige ska ett testcenter för elektromobilitet⁸⁵ (LETS) bildas för att påskynda utvecklingen av framtidens elektrifierade transportmedel. Vidare aviserar regeringen att stöd som kan främja introduktion av ellastbilar i städerna (se nedan under urbana godstransporter) ska analyseras. Dessutom aviseras en analys av hur stort snabblastningsbehovet längs större vägar kan förväntas utvecklas, samt hur en tillräcklig utbyggnad kan främjas.

För att öka elektrifieringen av sjöfarten ska nedsättningen av energiskatten för landström till sjöfarten fortsätta. Regeringen vill även fortsätta att arbeta för att det horisontella programmet för sjömotorvägar ska kunna användas till landströmsanläggningar. För att säkra eltillförsel till järnvägen vid trafikering av längre, tyngre och större tåg ser regeringen ett behov att bygga ut kapaciteten i elkraftsystemet. Detta är ett pågående arbete i nationell plan, både generellt (samt på några utpekade sträckor (cirka 5 miljarder)).⁸⁶ Dessutom bör elektrifiering av resterande järnvägsnätet ske där det är samhällsekonomiskt motiverat. För att öka omställningstakten har ett antal bredare initiativ tagits. Regeringen har för avsikt att klimatinvesteringsstödet⁸⁷ (Klimatklivet) ska förstärkas till och med 2023⁸⁸ och stödet för lokal- och regional kapacitetsutveckling för klimat- och energiomställning har förlängts till 2020.⁸⁹

Det finns en tydlig ambition att utveckla elektrifieringen av fordon och infrastruktur. Åtgärder som tidigare introducerats ska fortsätta och nya tillkommer (Klimatklivet har pausats). En del analyser och utredningar har aviserats men ännu har inte några uppdrag getts. Ännu är det därför för tidigt att uttala sig om effekter, framförallt på kort sikt.

⁸⁴ För närvarande testas två elvägstekniker på mindre vägsträckor.

⁸⁵ (Regeringen, 2018s)

⁸⁶ (Trafikverket, 2018a)

⁸⁷ Har hittills främst använts för installation av laddpunkter för elfordon. Utökad produktion av biogas är en av kategorierna som fått mest stöd.

⁸⁸ (Naturvårdsverket, 2018a, 2018b) Till och med den 12 december 2018 har Klimatklivet beviljat 3 207 ansökningar. Ansökan till Klimatklivet är nu stängd. Just nu finns inga fler planerade ansökningsomgångar. Den budget för 2019 som riksdagen beslutat om medför att Naturvårdsverket inte kan fatta några nya beslut till åtgärder i Klimatklivet. De åtgärder som hittills beviljats eller som fått beslut under 2018 kommer att få sina pengar utbetalda enligt beslut.

⁸⁹ (Energimyndigheten, 2019b) Energimyndigheten fick år 2016 uppdraget Lokal och regional kapacitetsutveckling. Projekt har beviljats stöd genom utlysningar inom olika sakområden rörande energi och klimat, såsom fysisk planering, upphandling, förnybar energi, hållbara transporter med mera. Projekten pågår som längst till år 2019. År 2018 fick Energimyndigheten ytterligare medel som riktar sig till offentliga aktörer på lokal och regional nivå och programmet Lokal och regional kapacitetsutveckling har därför utvecklats och förlängts till 2020.

Urbana godstransporter (tre insatser)

Stadsmiljöavtal för godstransporter med fokus på samordning och effektivisering ska införas. 100 miljoner aviseras i strategin ska avsättas årligen under perioden 2018–2019 för gods-transportrelaterade åtgärder inom ramen för stadsmiljöavtalen.

Regeringen har gett Energimyndigheten i uppdrag att skapa ett innovationskluster som ska verka för demonstration av transporteffektiva lösningar för elektrifierade urbana godstransporter inklusive övriga delar för ett fungerande logistiksystem, exempelvis ruttplanering, automatisering, samlastning, ökad fyllnadsgrad och omlastning för distribution med andra fordon i stadsmiljö.⁹⁰ Uppdraget ska redovisas 31 mars 2021.

Regeringen ser även positivt på att i högre grad än tidigare uppmärksamma hållbara godstransporter som goda exempel i arbetet med den smarta staden.

De insatser som finns på området har ännu inte förverkligats, eller är under fortsatt utredningen. Ännu är det för tidigt att uttala sig om effekter, framförallt på kort sikt.

Innovation, kompetens och kunskap

Permanent världsutställning för innovationer på transportområdet (nio insatser)

Åtta miljarder i nationell plan 2018–2029 ska användas till forskning och innovation.⁹¹ Inom ramen för sin forsknings- och innovationsplan för perioden 2019–2029⁹² gör Trafikverket en särskild satsning på godstransporter (Triple F).⁹³ Trafikverket, som den största beställaren i anläggningsbranschen, ska vidare i sin roll som beställare särskilt arbeta för att produktivitet, innovation och effektivitet på marknaderna för investeringar, drift och underhåll ökar. Innovationsupphandling nämns i strategin som ett viktigt verktyg i genomförandet av nationell plan.⁹⁴

Introduktion av ny teknik och tillgång till hållbara drivmedel i prioriterade godsstråk ska främjas. Regeringen har även ambitionen att TEN-T ska vara mer fokuserat på uppkoppling och klimatsmarta lösningar. Inom ramen för den permanenta världsutställningen ska ett pilotprojekt för elväg testas och utvärderas (se ovan om elektrifiering). Fyra innovationskluster⁹⁵ för att stödja omställningen till fossilfrihet har beslutats (se ovan).

Inom ramen för samverkansprogrammet Nästa generations resor och transporter fokuseras på att åstadkomma ett uthålligt och uppkopplat godstransportsystem. Arbetet under ledning av CLOSER påbörjades 2017 och sker i åtta olika projekt inom de strategiska områdena digitaliserad och uppkopplad logistik respektive energiförsörjning och logistik.

Regeringen bedömer att forskning och innovation som rör järnväg och sjöfart behöver samordnas och stärkas och vill tillsammans med näringslivet verka för att skyltfönster för svensk

⁹⁰ (Regeringen, 2018p)

⁹¹ (Trafikverket, 2019a)

⁹² (Trafikverket, 2019b) Det finns även en kortfattad sammanfattning i en bilaga till genomförandeplanen 2019–2024 (Trafikverket, 2019c). Trafikverket redovisar översiktligt forskning- och utvecklingsinsatser under året i årsredovisningen (Trafikverket, 2018h).

⁹³ (Trafikverket, 2018c) Trafikverket har 2018 tilldelat ett brett konsortium, Triple F, avtal om en forsknings- och innovationsplattform för fossilfrihet i godstransportsystemet. Triple F fokuserar på tre utmaningar: ett mer transporteffektivt samhälle; energieffektiva och fossilfria fordon och farkoster; och ökad andel förnybara drivmedel.

⁹⁴ (Trafikverket, 2018f, 2018h)

⁹⁵ 1) Fokus på hållbara bränslen för flyget, 2) Lösningar för produktion av och drift med etanol, 3) Flytande biogas, 4) Transporteffektiva elektrifierade urbana godstransporter.

teknik etc. kommuniceras. Internationellt arbete såsom Shift2Rail⁹⁶ och Digital Transport and Logistics Forum (DTLF)⁹⁷ omnämns som två positiva exempel på detta på järnvägsområdet. Projekt och samarbeten finns även för sjöfarten, såsom Sjöfartsverkets innovationsarbete inom sjömotorvägskonceptet Sea Traffic Management⁹⁸, Interreg-projektet EMMA⁹⁹ och Stena AB:s batteriprojekt¹⁰⁰.

Obemannade luftfartyg (drönare) utgör ett teknikområde med nya möjligheter och utmaningar i framtida logistikkedjor. Transportstyrelsen har fått ett särskilt regeringsuppdrag att ta fram ett underlag om obemannade luftfartyg s.k. drönare.¹⁰¹ Underlaget ska innehålla en fakta- och nulägesbeskrivning av användningen av drönare i Sverige samt en analys kring utvecklingsområden för att möjliggöra en fortsatt utveckling och användning av drönare. Underlaget ska därigenom även innehålla en analys av utmaningar i förhållande till användningen av drönare på kort och lång sikt samt eventuella behov av ändringar i det nationella regelverket avseende drönare. Uppdraget ska redovisas 30 juni 2019.

Nordiskt samarbete för effektiva godstransporter ska stärkas bland annat genom att samarbeta kring forskning och innovation. Det sker bland annat genom att följa och stödja EU-stödda nordiska projektet Nordic Way och projektet, till följd av Sveriges ordförandeskap i Nordiska rådet, om hållbara städer med fokus på klimatsmart mobilitet till Energimyndigheten.¹⁰²

Det finns en tydlig ambition att verka för forskning och innovation. Ett flertal program pågår och några är under utveckling. Internationellt samarbete lyfts också fram. Ännu är det för tidigt att uttala sig om effekter, framförallt på kort sikt.

Kompetens inom godstransporter och logistik (sex insatser)

Kunskapslyftet beräknas i strategin under 2018 omfatta ca 86 000 statligt finansierade utbildningsplatser. Ambitionen är att antal platser 2021 ska uppgå till 100 000. Från 2018 tillförs inom ramen för kunskapslyftet medel för omkring 1 000 platser till yrkesförarutbildning. Regeringen aviserar vidare en långsiktig satsning för att stärka kvaliteten i yrkesutbildningen för vuxna och för att bredda utbudet av utbildningarna.¹⁰³

Inom ramen för utbildnings- och arbetsmarknadspolitiken avser regeringen att analysera hur tillgången på kompetens på järnvägsområdet kan förbättras och ökad rörlighet mellan olika yrken kan främjas.¹⁰⁴ Med fokus att minska utbildningskostnaderna och snabbare få ut nya lotsar i arbete avser regeringen vidare att se över lotsutbildningen.

⁹⁶ (Shift2Rail, 2019)

⁹⁷ (DTLF, 2019)

⁹⁸ (STM, 2019)

⁹⁹ (EMMA, 2019)

¹⁰⁰ Delfinansieras av Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE) och Trafikverket.

¹⁰¹ (Regeringen, 2018u)

¹⁰² (Energimyndigheten, 2019a) Sverige tog 2018 över ordförandeskapet inom Nordiska ministerrådet. Som en del i ordförandeskapet har Energimyndigheten fått uppdraget att driva projektet "Hållbara nordiska städer med fokus på mobilitet". Syftet är att bidra till en hållbar stadsutveckling genom att stödja omställningen till fossilfria och hållbara transporter i nordiska städer och stadsregioner. Projektet innebär att samarbeta och byta erfarenheter med övriga nordiska länder för att bland annat hitta lösningar för laddning av elfordon och skapa attraktiva och klimatsmarta transporter i städer.

¹⁰³ För 2018 tillfördes för detta ändamål 315 miljoner kronor. Enligt strategin ska därefter 340 miljoner kronor årligen tillföras.

¹⁰⁴ Trafikanalys lät 2018 WSP genomföra en inventering av sysselsättning och kompetensförsörjning per trafikslag. Sammanställningen av utbildningskapaciteten indikerar att det finns tillräcklig kapacitet att ersätta antalet som går i pension med nyutbildad arbetskraft (WSP, 2018).

Det finns en ambition att verka för att säkerställa utbildningsbehov, samt att utbildningens kvalitet ska stärkas på olika sätt. Ännu är det för tidigt att uttala sig om effekter, framförallt på kort sikt.

Ökad kunskap om godstransporter och varuflöden (fem insatser)

Regeringen bedömer att kunskapen om urbana godstransporter behöver öka. Ett långsiktigt utvecklingsarbete inklusive användning av nya datakällor för att utveckla och regelbundet framställa officiell statistik på området behövs. Dessutom bör ett kunskapsunderlag om urbana godstransporter byggas upp.

En samordnad styrmodell bör utvecklas för transportmyndigheternas försörjning och förvaltning av data om järnvägstransporter. Regeringen ser även behov under de kommande åren av ökad kunskap och metodutveckling för dataförsörjning och analys av intermodala transporter och trafikslagsövergripande transportrelationer. Det handlar exempelvis om ökad geografisk upplösning, terminalstruktur och skillnader i definitioner av lasttyper.

Prognoser för vägfordonsflottans (inkl. lätta och tunga lastbilar) utveckling bör kontinuerligt tas fram.¹⁰⁵ Vidare ser regeringen ett behov av att lastbilsstatistiken utvecklas till att inkludera samtliga transporter på svenska vägnätet.¹⁰⁶

De befintliga prognos- och samhällsekonomiska modellerna anser regeringen bör utvecklas utifrån ett godstransportperspektiv. Dvs. modellerna bör på ett bättre sätt ta hänsyn till konsekvenser vid förseningar, bättre hantera investeringar som knyter samman transportsystemet med internationella godskorridorer, samt att urbana godstransporter bör inkluderas i de samhällsekonomiska analyserna.

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) har sedan 2013 haft flera uppdrag från regeringen att ta fram underlag om trafikens samhällsekonomiska kostnader. 1 november 2018 redovisades det senaste uppdraget, Samkost 3. Uppdraget har omfattat alla trafikslag, men fokus har legat på sjö- och luftfart.¹⁰⁷

Det finns en ambition att förbättra statistiken, öka den generella kunskapen samt användningen av nya datakällor. Även försörjning och förvaltning av data lyfts fram som viktigt, liksom modellutveckling avseende godstransporter. Ett flertal analys- och kunskapsunderlag har levererats på området de senaste åren, men omsättning i konkreta åtgärder som kan medföra konkreta effekter är ännu relativt få.

4.2 Särskilda regeringsuppdrag

Som framgår av strategin och uppföljningen ovan i kapitel 4.1 finns det en del insatsområden med pågående insatser, exempelvis investeringar inom ramen för gällande nationell plan eller aviserade ambitioner utan att det har lagts ett särskilt regeringsuppdrag specifikt kopplat till godstransportstrategin. I några fall har uppdrag lagts, oftast sådana uppdrag som lagts innan

¹⁰⁵ Trafikanalys har i regleringsbrevet ett uppdrag att årligen producera prognoser på kort och lång sikt om fordonsflottans utveckling.

¹⁰⁶ Dvs. inklusive utländska fordon (cabotage och internationella transporter).

¹⁰⁷ (VTI, 2018)

strategin publicerades. Det gäller exempelvis regeringens flygstrategis inrättande av Arlandarådet och dess uppdrag¹⁰⁸, en insats som alltså även omnämns i godstransportstrategin.

Under 2018 har ett antal regeringsuppdrag presenterats med koppling specifikt till godstransportstrategin. Endast tre av dessa har haft avrapportering¹⁰⁹ vid denna rapports publicering.

Bristen på redovisade uppdrag förhindrar en sammanfattande uppföljning inriktad mot resultat av genomförda åtgärder. Trafikanalys avser att återkomma till detta vid kommande rapporteringar. Däremot har vi valt att följa och intervjua¹¹⁰ några av de särskilda regeringsuppdragen för att göra en samlad bedömning dels av hur processen fungerat, dels av vilka tentativa uppdragsresultat som åstadkommit och som kan förväntas leda till att *förutsättningarna för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter* förbättrats. Bildandet av och aktiviteten i det nationella godstransportrådet tillsammans med kansliet uppmärksammas nedan.

Det nationella godstransportrådet och kansliet

Ett nationellt godstransportråd inrättades 23 augusti 2018. Det leds av infrastrukturministern och har 17 övriga ledamöter¹¹¹. Rådet bistås av ett kansli på Trafikverket.¹¹² Rådet har sedan bildandet haft tre möten.

Syftet med rådet är att det ska bidra till arbetet för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter.¹¹³ Rådet ska vara ett rådgivande organ för löpande utbyte av erfarenheter och synpunkter mellan regeringen och företrädare för näringslivet, intresseorganisationer, forskningsinstitut, universitet och högskolor, statliga myndigheter, kommuner och landsting med flera. Genom att samla aktörer, kanalisera information och synpunkter mellan ledamöter och sina nätverk etc. och rapporteringar från regeringsuppdragen har rådet möjlighet att bidra till målen. Rådet har även möjlighet att proaktivt driva vissa frågor. Det är dock oklart i hur stor utsträckning detta ännu har utnyttjats.

På de genomförda mötena har redovisningar/uppdateringar av uppdrag och andra presentationer genomförts. Fokus har legat på frågor rörande konkurrenskraft och fossilfrihet. I mötet i maj 2019 är tanken att forskning och innovation ska diskuteras. Informationen från kansliet om rådets arbete indikerar att det har rätt en viss osäkerhet kring rådets och ledamöternas roller, liksom vad rådet ska leverera. Enligt kansliet finns det intresse från rådets ledamöter att

¹⁰⁸ (Näringsdepartementet, 2017) Regeringen beslutade den 26 januari 2017 om en nationell flygstrategi, En svensk flygstrategi – för flygets roll i framtidens transportsystem. I flygstrategin aviserade regeringen om att till-sätta ett Arlandaråd. Den 18 maj 2017 inrättade regeringen Arlandarådet. Syftet med Arlandarådet är att bidra till regeringens arbete med att långsiktigt utveckla Arlanda flygplats ur ett trafikslagsövergripande helhetsperspektiv. Arlandarådet ska vara ett rådgivande organ för utbyte av erfarenheter mellan regeringen och företrädare för myndigheter, statligt ägda bolag och offentlig sektor, näringslivet, intresseorganisationer, forskning och akademi m.fl.

I flygstrategin angav regeringen att en strategisk plan för Arlanda, en "färdplan Arlanda", ska tas fram. Arlandarådet kommer att ge bidrag till regeringen i arbetet med att ta fram färdplanen för Arlanda. Syftet med färdplanen är att utveckla flygplatsen utifrån ett helhetsperspektiv som omfattar flygplatsen, luftrummet samt anslutande transporter och infrastruktur på marken men också tillgången till andra flygplatser i Stockholmsregionen. Arlanda ska vara Nordens ledande storflygplats.

¹⁰⁹ Analysen av hur introduktionen av tunga fordon med låga utsläpp kan främjas (Trafikanalys, 2019b) avrapporterades 2019-03-01, analysen av hur intermodala godstransporter kan främjas (Trafikanalys, 2019a) avrapporterades 2019-03-08 och analysen om och var längre lastbilar bör tillåtas på det svenska vägnätet redovisades 2019-03-31.

¹¹⁰ Genomförda samråd och andra kontakter med dessa uppdrag redovisas i kapitel 4.4.

¹¹¹ (Regeringen, 2018g)

¹¹² (Näringsdepartementet, 2018; Regeringen, 2018o) Kansliet finansieras med 1 miljon per år 2019–2022.

¹¹³ (Regeringen, 2018o)

verka som påtryckningsmedel för att proaktivt åstadkomma effekter i någon riktning. Man ser positivt på en uppgift som granskningsfunktion. Regeringen ser gärna att rådets medlemmar åtar sig uppgifter som ska genomföras av dem liksom av ledamöternas branschkollegor. Detta försvåras av att ledamöterna sitter på ett eget mandat.¹¹⁴

Uppföljning av de särskilda uppdragen

Trafikanalys har i början av 2019 genomfört intervjuer med projektledarna för samtliga särskilda regeringsuppdrag.¹¹⁵ Flera av de särskilda regeringsuppdrag som Trafikanalys följt har haft en relativt lång startsträcka för bemanning och att komma igång med projekten.

Orsakerna till detta anges vara bland annat brist på interna resurser och prioritering. I början av februari 2019 var samtliga projekt bemannade och arbetsplaner har stämts av mot styrgrupper att arbeta efter. För något projekt där tiden upplevs knapp blir därför resursfrågan extra viktig och effekten blir eventuellt hårdare avgränsningar mot slutet av uppdragen än vad som först var planerat.

Eftersom kansliet bemannats¹¹⁶ i ett sent skede har samordningen mellan uppdragen varit begränsad. Några projekt uppger dock att man har tagit eget initiativ till gemensam plattform med delade dokument för exempelvis kontaktpersoner och planerade möten. Detta har underlättat för flera projekt genom att de exempelvis tillsammans kunnat planera deltagande vid externa möten. Den workshop som kansliet anordnade den 12 mars 2019 med Sveriges Åkeriföretag nämns av många som den första direkta samverkan man haft med andra regeringsuppdrag.

Ett av projekten nämner vidare att eftersom det inte uttryckligen stått i dess uppdragstext att de skulle samverka med specifika myndigheter tog det lång tid att komma igång med samarbete myndigheterna emellan. Det tog troligtvis längre tid med den formella gången myndigheterna emellan än om ansvaret tydliggjorts direkt i uppdraget. Detta bidrog till viss fördröjning i inledningsskedet av projektet.

Flera av uppdragen uppger att de nu har en tät dialog med andra regeringsuppdrag, andra planerar för mer samverkan med andra uppdrag senare i vår. De flesta säger sig, i olika grad, också ha påbörjat samverkan med såväl branschen, olika forum, forskare och andra myndigheter. Inom några av uppdragen planeras workshops och konferensdagar tillsammans med andra aktörer, forskningsgrupper och bransch för att både få igång diskussioner samt sprida kunskaper. Det är få av projekten som ännu haft någon direkt kontakt med NGR. Då har det oftast avgränsats till kortare presentationer.

Vid intervjuerna påpekades också att det kan upplevas otydligt när vissa frågor som nämns i godstransportstrategin inte har ett eget regeringsuppdrag. Man pekar på att risken finns att det blir skillnad i prioritet mellan insatserna. Det påpekas även att det är viktigt att det finns tydliga viljeyttringar från regeringen.

Eftersom många av uppdragen löper över längre tid är det få som i detta tidiga skede har haft några resultat att presentera för oss vid intervjuerna. Trafikanalys avser att återkomma till

¹¹⁴ Minnesanteckningar från kansliets möte med några av de särskilda projekten, 2019-02-11.

¹¹⁵ En lista på uppdragen och intervjutillfällen redovisas i kapitel 4.4.

¹¹⁶ En ordinarie projektledare för rådets kansli tillsattes 1 februari 2019. Kansliet inrättades tidigare men hade då en temporär ledning.

detta i kommande uppföljningar. Nedan presenteras dock huvudslutsatserna i de två uppdrag som hittills har slutredovisats.¹¹⁷

För att ställa om fordonsflottan av tunga fossildrivna fordon föreslår Trafikanalys att en ny miljölastbilspremie införs.¹¹⁸ Premien föreslås utgå till de som köper fabriksnya lastbilar med en totalvikt över 16 ton, förutsatt att fordonen drivs med el, gas eller etanol. Den föreslagna miljölastbilspremien uppgår till 40 procent av merkostnaden för fordonet, jämfört med motsvarande diesellastbil, oavsett om det gäller el-, gas- eller etanolastbil. För små och medelstora företag föreslås premien uppgå, åtminstone i början, till 60 respektive 50 procent av merkostnaden. För att behålla fordonen i Sverige föreslås i första hand att premien blir ett villkorat bidrag, där villkoret är att fordonet förblir i det svenska fordonsregistret i minst fem år. Ett andrahandsalternativ är att det konstrueras som ett villkorslån som skrivs av och efterskänks under en femårsperiod.

Trafikanalys föreslår vidare en "breddad ekobonus" för att minska kostnader för omlastning och stimulera till uppstart av nya transportlösningar som bidrar till överflyttning av gods till sjöfart och järnväg.¹¹⁹ I rapporten presenteras ett förslag till ekonomiskt stöd till intermodala godstransporter som tar sin utgångspunkt i det nuvarande ekobonussystemet som är riktat till sjöfart, men som är mer anpassat för att stimulera till nya lösningar som kopplar samman olika transportsystem.

Det föreslagna stödet riktas brett till flera trafikslag och ansökningar om stöd för en viss transportlösning kan omfatta flera trafikslag. De förändringar som föreslås är i huvudsak inspirerade av och hämtade från antagna stödsystem i omlastningssyfte som funnits eller finns i Europa och som EU-kommissionen efter särskild prövning har godkänt. Stödet har fått en bredare utformning än den nuvarande ekobonusen, bland annat genom att kretsen av möjliga mottagare är större och att stöd även kan ges för fler typer av kostnader.

Utöver att ge utrymme för innovativa nya lösningar kan stödet bidra till att öka efterfrågan och bygga upp volymer som gör det möjligt att i ökad utsträckning generera stordriftsfördelar i transportlösningar med sjöfart och järnväg. Medan stöd till investeringar i utrustning för omlastning kan påskynda utvecklingen mot ökad automatisering i lasthantering, kan driftstöd i en inledningsfas bidra till att minska risker i samband med uppstart av nya transportlösningar.

Övriga insatser på godstransportområdet

Förutom de insatser inom respektive insatsområden och mål som är specificerade i gods-transportstrategin finns det andra åtgärder som pågår runt om i omvärlden. Dessa kan exempelvis vara regeringsuppdrag till andra myndigheter än de som huvudsakligen förväntas påverkas av strategins genomförande. Men det kan också vara andra åtgärder som äger rum på Internationell eller EU-övergripande nivå, i andra länder, på regional eller kommunal nivå samt åtgärder genomförda av företag etc. utan att ha någon uttrycklig anknytning till strategin.

Gränsdragningen mellan vilka åtgärder som bör betraktas som kopplade respektive frikopplade till strategin är sannolikt inte självklar. Vid denna uppföljning har vi inte fokuserat på sådana uppdrag. Trafikanalys kommer dock att ta anläggande ett brett förhållningssätt med omvärldsbevakning för att fånga upp även sådant som kan tänkas ha en, huvudsakligen indirekt, påverkan på strategins målsättning i kommande uppföljningar och utvärderingar.

¹¹⁷ Det tredje uppdraget - Trafikverkets uppdrag om längre lastbilar redovisas samma dag som denna rapport redovisas varför vi inte kunnat inkludera dess slutsatser här.

¹¹⁸ (Trafikanalys, 2019b)

¹¹⁹ (Trafikanalys, 2019a)

4.3 Strategins introduktion och mottagande

Inför kommande intervjuer och enkätundersökningar, som syftar att följa upp och utvärdera strategins genomförande under perioden 2018–2022, har Trafikanalys genomfört en medieanalys i syfte att skapa en bättre bild av aktörernas syn på nationella godstransportstrategin och dess insatser. En sökning med orden "godsstrategi", "nationella godstransportstrategin" och "nationella godstransportrådet" gjordes på medieanalysföretaget Retrievers databas och kompletterades med samma sökord på Google. Sökningarna gav ett hundratal sökträffar. Ett trettiotal artiklar ansågs relevanta. De flesta relevanta sökträffar är daterade i anslutning till att godstransportstrategin lanserades i juni 2018.

Överlag är aktörerna positiva till strategin. Aktörerna välkomnar en samlad strategi som verkar för att stärka svensk transportnäring och svensk industris konkurrenskraft. Flera aktörer menar att man under lång tid efterlyst en strategi för godstransporter, men också ett råd som underlättar samverkan.

*Näringslivet transportråd*¹²⁰ trycker särskilt på att godstransportstrategin har ett fokus på viktiga godsstråk och de noder som hamnar, bangårdar, godsterminaler och flygplatser som är viktiga omlastningspunkter för gods liksom på transporteffektivitet, längre och tyngre fordon. Likaså att investeringar i farleder och slussar skapar förutsättningar för att ta tillvara sjöfartens potential och utvecklingsmöjligheter för effektiva transporter i samspel med andra trafikslag. Vidare tycker *Näringslivet transportråd* att det är bra att en nationell samordnare utses för att ta fram och verkställa en handlingsplan för ökad inrikes sjöfart och närsjöfart och att en översyn kommer att ske av lotspliktsregelverket. Strategin lyfter också, enligt *Näringslivets transportråd*, fram horisontella samarbeten mellan transportköpare och transportföretag vilket effektiviserar företagets logistik, sänker kostnader, minskar utsläpp och ökar fyllnadsgraden.

Transportföretagen trycker särskilt på betydelsen av ett nationellt godstransportråd, något de efterlyst länge. *Transportföretagen* ser också positivt på elektrifieringen av tung trafik, satsningar på sjöfarten och målet att stärka Arlandas ställning. *Svensk sjöfart* ser positivt på Trafikanalys uppdrag att se över de samlade avgiftsuttagen, inrättandet av en nationell samordnare för inlands- och kustsjöfart, inflaggningsportalen och inrättandet av godstransportrådet. *Stockholms hamnar* tycker att strategin ger ett viktigt besked om att sjöfarten spelar en nyckelroll i framtiden för att skapa moderna, effektiva och hållbara transportsystem. *Skogsindustrierna* menar att i princip alla dess önskemål inom transportområdet har hörtsammats av regeringen. I arbetet med godstransportstrategin har *Skogsindustrierna* samverkat med *Industrirådet*, som är ett forum för alla organisationer inom industrin inklusive fackförbunden.

Green Cargo hoppas att samarbetet mellan trafikslagen stärks för effektiva och konkurrenskraftiga transporter inom, och till och från, Sverige. Strategin kan, enligt *Green Cargo*, stärka järnvägens konkurrenskraft eller åtminstone skapar konkurrensneutralitet mellan trafikslagen. *Sveriges åkeriföretag* anser att samverkan inom nationella godstransportrådet kan bidra till att utveckla svensk transportsektor. Samverkan är en förutsättning och *Sveriges åkeriföretag* tycker att regeringens initiativ till ett nationellt godstransportråd är bra. *Piteå Hamn* menar vidare att initiativet sänder signaler om att regeringen tar landets transportutmaningar på allvar och att man genom samverkan kan verka för att nå de transportpolitiska målen och stärka näringslivets konkurrenskraft. *Piteå Hamn* hoppas också strategin ska bidra till hur olika trafik-

¹²⁰ Näringslivets Transportråd är en arena där svenska industri- och handelsföretag möts för diskussion, utveckling och kunskapsutbyte om transporter. Föreningen leds av en styrelse bestående av SSAB, Akzo Nobel, AB Volvo, ICA Sverige AB, Skogsindustrierna, Svensk Handel och Teknikföretagen.

slag ska kunna samverka på ett bättre sätt för att uppnå en större andel hållbara transporter till nytta för näringslivet samt sjöfartens potential till överflyttning. *Maritimt forum* anser att strategin uppmuntrar intermodala transportupplägg inklusive sjöfart där en så kallad omlastningspeng kan vara ett alternativ och ser fram emot en fortsatt dialog, kunskapsutbyte och samverkan.

Även om de flesta omdömen om strategin är positiva skildras flera negativa synpunkter i söktträffarna. *Näringslivets transportråd* och *Svenskt näringsliv* poängterar att även om strategin är ett steg i rätt riktning kommer den inte häva den infrastrukturskuld som präglar det svenska gods- och transportsystemet. *Näringslivets Transportråd* efterlyser vidare en bättre synkronisering mellan de principiellt hållna formuleringarna i regeringens beslut om "förbättrade förutsättningar för näringslivet" och att "stärka näringslivet" och de namngivna investeringar som anges i regeringens beslut om infrastrukturplanen 2018–2029. De vill att regeringen förenklar "den snårskog" av styrmedel, skatter och avgifter som råder inom transport- och godssektorn. Vidare vill *Näringslivets transportråd* se att man säkrar kompetensförsörjningen inom transportsektorn. Man vill också se en starkare fokus på tempo och verkställighet. *Svensk sjöfart* vill se en översyn av tonnageskatten och ser det som en avgörande faktor för fler inflaggningar. För ökat nyttjande av sjöfarten för att avlasta landinfrastrukturen bör även det kustnära segmentet omfattas av tonnageskatten. *Svensk Sjöfart* har också länge efterfrågat möjligheten om att ge förhandsbesked för om ett svensklaggat fartyg kan förväntas omfattas av netto-modellen eller inte. *Skogsindustrierna* anser att en vägslitageskatt (kilometerskatt) påverkar konkurrenskraften negativt och att den har en oklar miljöstyrning. Istället föreslår de att regeringen gör en översyn av alla vägsektorns skatter. *Transportföretagen* anser att den nya kilometerskatten måste ingå i en skatteväxling om den inte ska bli en för tung börda för transportföretagen. *Sveriges ingenjörer* menar att det fortfarande finns frågetecknen kring höghastighetsbanor som måste rätas ut.

Sammanfattningsvis är aktörerna positiv till strategin och flera av insatserna och samverkan inom rådet, men pekar också på flera insatser som de saknar. Flera aktörer ser samverkan som avgörande för att verkställa de ambitioner som beskrivs i strategin. Kommande intervju- och enkätundersökningar bör därför fokusera på den samverkan som sker inom ramen för NGS och NGR samt andra aktörernas eventuella anpassningar till strategin.

4.4 Genomförda samråd och andra möten

Nedan redogörs punktvis för de aktiviteter Trafikanalys genomfört under 2018 och 2019.

- 2018-11-01 Möte med Triple F (Inge Vierth) om deras arbetet och kopplingar till strategin – Krister Sandberg.
- 2018-11-13 Presentation på strategiskt myndighetsmöte – Krister Sandberg.
- 2018-11-14 Trafikanalys uppdrag presenterades av kansliets personal, på NGR:s möte.
- 2019-01-09 Presentation på Transportforum – Krister Sandberg.
- 2019-01-15 Avstämningsmöte - Långa lastbilar – Krister Sandberg.
- 2019-01-22 Två avstämningsmöten 1) Intermodala transporter, 2) Introduktion av tunga miljövänliga fordon – Krister Sandberg.

- 2019-02-01 Avstämningsmöte om att verka för bättre förutsättningar för godstransporter på järnväg och med fartyg – Krister Sandberg och Sara Berntsson.
- 2019-02-11 Kansliets uppstartsmöte med projektledare för ett antal regeringsuppdrag¹²¹ – Krister Sandberg och Sara Berntsson.
- 2019-02-20 Avstämningsmöte om översyn med anledning av bristen på säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken längs större vägar – Sara Berntsson.
- 2019-02-26 Avstämningsmöte om att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart – Sara Berntsson.
- 2019-02-26 Avstämningsmöte om att kartlägga och analysera godstransporter i den fysiska planeringen – Sara Berntsson.
- 2019-02-25 Avstämningsmöte om att utreda säkerhetshöjande åtgärder för korta dragbilar – Sara Berntsson.
- 2019-02-25 Avstämningsmöte om att intensifiera arbetet med att främja intermodala transporter – Sara Berntsson.
- 2019-02-26 Avstämningsmöte om att kartlägga och analysera godstransporter i den fysiska planeringen – Sara Berntsson.
- 2019-02-26 Avstämningsmöte om att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart – Sara Berntsson.
- 2019-02-28 Avstämningsmöte om att analysera om var längre lastbilar bör tillåtas på det svenska vägnätet – Sara Berntsson.
- 2019-03-01 Avstämningsmöte om att utarbeta förslag om horisontella samarbeten och öppna data för ökad fyllnadsgrad – Sara Berntsson.
- 2019-03-12 Samrådsmöte med Sveriges åkeriföretag – Eva Lindborg.
- 2019-03-20 Avstämningsmöte om att ta fram underlag om obemannade luftfartyg s.k. drönare – Sara Berntsson.

¹²¹ 1) Verka för bättre förutsättningar för godstransporter på järnväg och med fartyg; 2) En nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart; 3) Översyn med anledning av bristen på säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken längs större vägar; 4) Utarbeta förslag om horisontella samarbeten och öppna data för ökad fyllnadsgrad; 5) Intensifiera arbetet med att främja intermodala järnvägstransporter; 6) Kartlägga och analysera godstransporter i den fysiska planeringen; 7) Utreda säkerhetshöjande åtgärder för korta dragbilar; 8) Analysera om och var längre lastbilar bör tillåtas på det svenska vägnätet; 9) Följa upp och utvärdera arbetet med att genomföra den nationella godstransportstrategin.

5 Appendix

5.1 Regeringsuppdraget



Regeringen

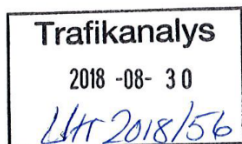
Regeringsbeslut

II 9

2018-08-23
N2018/04487/TS

Näringsdepartementet

Trafikanalys
Torsgatan 30
113 21 Stockholm



Uppdrag att följa upp och utvärdera arbetet med att genomföra den nationella godstransportstrategin

Regeringens beslut

Regeringen uppdrar åt Trafikanalys att löpande följa upp och utvärdera arbetet med att genomföra den nationella godstransportstrategin *Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi* (dnr N2018/03939/TS).

Uppföljningen avser genomförandet av godstransportstrategin. Den slutliga utvärderingen avser såväl genomförandet av godstransportstrategin som resultatet av arbetet med att genomföra godstransportstrategin.

Utvärderingen ska genomföras i relation till godstransportstrategins syfte och övergripande inriktning, det vill säga att skapa förutsättningar för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter och regeringens ambition att arbetet ska bidra till att de transportpolitiska målen nås, till att stärka näringslivets konkurrenskraft och till att främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart.

Uppdraget innebär inte att Trafikanalys ska göra en utvärdering av regeringens beslut om en nationell godstransportstrategi eller av godstransportstrategins syfte och inriktning. Utvärderingen omfattar inte heller genomförande av övriga utvärderingar som aviseras i godstransportstrategin. Utvärderingen kan dock inkludera utvärdering av andra specifika insatser i strategin i de fall Trafikanalys bedömer att det är rimligt och önskvärt för att kunna utvärdera genomförandet av godstransportstrategin i sin helhet.

Telefonväxel: 08-405 10 00
Fax: 08-411 36 16
Webb: www.regeringen.se

Postadress: 103 33 Stockholm
Besöksadress: Mäster Samuelsgatan 70
E-post: n.registrator@regeringskansliet.se

Vid genomförandet av uppdraget ska Trafikanalys inhämta information från det nationella godstransportrådet, Trafikverket, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Boverket, övriga berörda myndigheter och andra berörda aktörer. Berörda myndigheter ska tillhandahålla den information som utvärderaren efterfrågar för att genomföra uppdraget.

Trafikanalys ska årligen informera det nationella godstransportrådet om resultatet av uppföljningen.

Trafikanalys ska redovisa den del av uppdraget som rör uppföljning av genomförandet av den nationella godstransportstrategin till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) årligen, vid utgången av mars månad.

Trafikanalys ska delredovisa den del av uppdraget som rör utvärdering till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 31 december 2020.

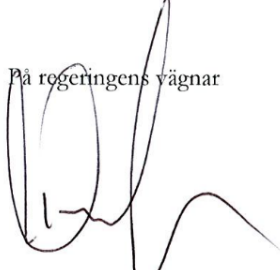
Trafikanalys ska slutredovisa uppdraget till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 31 december 2022.

Skälen för regeringens beslut

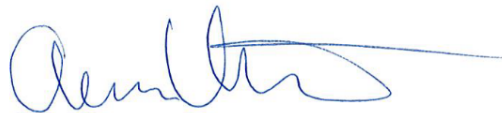
Regeringen har beslutat om en nationell godstransportstrategi benämnd *Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi* (dnr N2018/03939/TS). Det fortsatta arbetet med godstransportstrategin behöver följas upp och utvärderas för att successivt kunna utvecklas. I strategin framgår att regeringen avser att uppdra åt Trafikanalys att löpande följa upp strategin och utvärdera arbetet.

Regeringen har även beslutat att inrätta ett nationellt godstransportråd och att rådet ska ha som uppgift att bidra till arbetet för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter och till genomförandet av godstransportstrategin. Rådet ska även bidra till godstransportstrategins syfte och övergripande inriktning, det vill säga till att bidra till att de transportpolitiska målen nås, stärka näringslivets konkurrenskraft och till att främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Arbetet ska genomföras utifrån ett trafikslagsövergripande helhetsperspektiv. Rådet har ett fyraårigt uppdrag under åren 2018-2022 och det är därför lämpligt att Trafikanalys uppdrag att följa upp och utvärdera arbetet pågår under samma tidsperiod.

På regeringens vägnar



Tomas Eneroth



Anna Ullström

Kopia till

Statsrådsberedningen/SAM
Finansdepartementet/BA
Näringsdepartementet/SUBT, MRT och TIF
Miljö- och energidepartementet/KL och Me
Boverket
Trafikverket
Transportstyrelsen
Sjöfartsverket

3 (3)

5.2 Mål och insatser i NGS

Följande mål, insatsområden och insatser presenterades i den nationella godstransportstrategin och sammanfattas nedan.

<i>Målområde</i>	<i>Insatsområden</i>	<i>Insatser</i>
Konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter	Robust, tillförlitlig och kapacitetsstark infrastruktur för godstransporter	Investeringar längs godsstråk i nationella planen för infrastruktur 2018–2029 ¹²²
		Underhåll av järnväg
		Näringslivspott för järnvägsåtgärder
		Bärlighet på väg
		Djupare farleder
		Nya moderna isbrytare
		Göteborgs hamn
		Arlandarådet
		Kapillära nätet på järnväg
		Översyn av statens ansvar för icke-statliga flygplatser
	Smidiga och effektiva gränsöverskridande transporter	Sverige deltar aktivt och med kraft i det europeiska samarbetet om infrastruktur
		Förenklad rapportering
		Utveckla EU:s godskorridorer på järnväg, särskilt godskorridoren ScanMed
		Samarbeten i Sveriges närområden
		Järnvägsförbindelser till Norge
		Strategisk analys av en ny fast förbindelse till Danmark
		Smidiga och effektiva gränstransporter
		Beställaransvaret skärps
		EU:s mobilitetspaket
		Väl fungerande och effektivare kontroller på vägarna
	Tydliga regler och en stärkt svensk transportnäring	Klampning under längre tid och höjda sanktionsavgifter
		Säkra uppställningsplatser
		Trafiksäkerhet för yrkesförare
		Utstationering och vägtransporter
		Regelverk för automatiserad körning
		Regelförenkling för järnvägen
		Minskade inträdeshinder på järnvägsmarknaden
		Fler svenskregistrerade fartyg
		Funktionsbaserade regelverk för sjöfarten
		Farligt gods

¹²² (Trafikverket, 2018a)

		Gränsöverskridande transporter av avfall
	Stärkt krisberedskap och civilt försvar för samhällsviktiga transporter	Robusthet och redundans för minskad sårbarhet i kritisk transportinfrastruktur och samhällsviktiga transporter
		Stärkt beredskap
		Privat-offentlig samverkan
		Stärkt cybersäkerhet
	Ekonomiska styrmedel för hållbara godstransporter	Vägsplitageskatt
		Miljökompensation
		Eko-bonussystem
		Tonnagebeskattning
		Miljöstyrande avgifter
		Samlad bild av skatter och avgifter
	Samordning och samarbete för ökad intermodalitet	En nationell samordnare för ökad inrikes sjöfart och närsjöfart ska utses
		Fler inre vattenvägar
		Fortsatt dialog och samverkan för ökade sjötransporter
		Satsning på intermodalitet med fokus på järnväg
		Höga omlastningskostnader
		Åtgärder för fler godstransporter på järnväg och med fartyg kartläggs
		Jernhusen AB som drivkraft
		Översyn av Green Cargo AB
		Transportnätsbeskrivning för omlastning
Omställning till fossilfria godstransporter	Transporteffektivitet	Längre och tyngre fordon
		Öppna data för ökad fyllnadsgrad
		Ökad nyttjandegrad i järnvägssystemet
	Samhällsplanering för godstransporter	Infrastrukturplaneringens näringslivsfokus stärks
		Regional samordning
		Stärkt planering för godstransporter
	Krafttag för förnybara drivmedel	Fossila bränslen byts ut mot biodrivmedel
		Långsiktiga spelregler som främjar hållbara biodrivmedel
		Statens godstransporter och godstransportrelaterade tjänster ska bli fossilfria
		Forskning om biodrivmedel
		Innovationskluster för hållbart flygbiobränsle
		Infrastruktur för förnybara drivmedel
		Främja introduktionen av tunga fordon med låga utsläpp
		Innovationskluster för etanol
		Innovationskluster för flytande biogas
		Internationell samverkan för minskade utsläpp från sjöfarten och luftfarten
	Nationell satsning på elektrifiering av godstransporter	Elvägar som en del av transportsystemet
		Testcenter för elektromobilitet

		Elektrifiering av tung trafik
		Infrastruktur för laddning av tunga fordon
		Ökad elektrifiering av sjöfarten
		Ökad krafttillförsel inom järnvägen
		Förstärkt och förlängd klimatinvesteringsstöd
	Urbana godstransporter	Stadsmiljöavtal för godstransporter
		Innovationskluster för transporteffektiva elektrifierade urbana godstransporter
		Ökat fokus på godstransporterna i stadsutvecklingen
Innovation, kompetens och kunskap	Permanent världsutställning för innovationer på transportområdet	Satsning på forskning och innovation
		Innovationsupphandling
		Gröna och digitala godsstråk
		Elvägar
		Fyra nya innovationskluster
		Kraftsamling för uthålliga och uppkopplade godstransporter
		Skyltfönster inom järnväg och sjöfart
		Drönare
		Nordiskt samarbete för effektivare godstransporter
	Kompetens inom godstransporter och logistik	Utbyggt kunskapslyft
		Fler platser inom yrkesförarutbildningen
		Stärkt kvalitet i yrkesutbildningarna för vuxna
		Kompetens för järnvägen
		Effektivare lotsutbildning för att utbilda fler lotsar
	Ökad kunskap om godstransporter och varuflöden	Kunskap om urbana godstransporter
		Förbättrade kunskapsunderlag om järnvägstransporter
		Prognoser för vägfordonsflottan
		Utvecklade modeller
		Utvecklad kunskap om trafikens samhällsekonomiska kostnader

Källa: (Regeringskansliet, 2018).

5.3 Regeringsuppdrag inom ramen för NGS

<i>Uppdrag</i>	<i>Utförare</i>	<i>Mål</i>	<i>Leveranser</i>
Uppdrag att inrätta ett kansli som ska bistå det nationella godstransportrådet i dess arbete.	Trafikverket Åsa Tysklind leder kansliet	Att bistå det nationella godstransportrådet i dess arbete - inget konkret leveransmål.	***
Uppdrag att utarbeta förslag om horisontella samarbeten för öppna data för ökad fyllnadsgrad	Trafikverket PL: Magnus Swahn	Att utarbeta förslag på system för informationsutbyte och öppna data för horisontell samordning och ökad transporteffektivitet och minskad klimatpåverkan, till exempel genom minskade tomtransporter och ökad fyllnadsgrad, inklusive förslag till organisation och förvaltning	(1) Förslag på system senast den 31 maj 2019. (2) Slutredovisning 31 december 2029.
Uppdrag att utse och inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart med ett tidsbegränsat uppdrag på sex år	Trafikverket PL: Pia Berglund	(1) I dialog med berörda aktörer, utarbeta och bidra till att verkställa en handlingsplan som främjar inrikes sjöfart och närsjöfart, som också främjar energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser och föroreningar till såväl luft som vatten, (2) Göra berörda aktörers arbete för att främja inrikes sjöfart och närsjöfart synligt, utmanande och inspirerande för andra och stimulera fler aktörer till att bidra till arbetet. I detta ingår att översiktligt sammanställa och beskriva aktörernas arbete och utifrån det identifiera goda exempel. (3) Analysera hur torrhamnar och omlastningskajer för sjöfart på inre vattenvägar, inklusive kajer i stadsmiljö, kan utvecklas för att bidra till ökad sjöfart, ökad hamncapacitet och produktivitet, minskad trängsel, minskad klimat- och miljöpåverkan och regional utveckling, samt vilka aktörer som har ansvar för eventuella åtgärder som föreslås. Analysen ska även omfatta kopplingen till infrastrukturinvesteringar. Eventuella åtgärder får inte vara förlag på nya större investeringar.	(1) handlingsplanen 31 maj 2019, (2) analys av torrhamnar och omlastningskajer den 31 december 2019, (2) årlig redovisning av uppdrag, senast vid utgången av mars månad, (3) slutredovisning senast den 30 juni 2024, (4) Trafikverket ska vid de tidpunkter och i den form som bestäms i dialog med det nationella godstransportrådet och Trafikanalys informera om dem om arbetet
Uppdrag att kartlägga och analysera godstransporter i den fysiska planeringen	Boverket PL: Magnus Jacobsson	(1) Att kartlägga hanteringen av godsrelaterade transporter i den fysiska planeringen och efter en analys föreslå eventuella åtgärder, (2) att ta fram en nationell vägledning för en utvecklad planering och samordning av godstransporter, som riktar sig till kommuner, länsstyrelser samt regionala organ och som tar sikte på att underlätta den lokala och regionala infrastrukturplaneringen	Slutredovisning senast den 15 februari 2020

Uppdrag att verka för bättre förutsättningar för godstransporter på järnväg och med fartyg	Trafikverket PL: Björn Garberg	(1) Inventera vilka åtgärder som Trafikverket kan vidta som skapar förutsättningar för fler godstransporter på järnväg och med fartyg och därigenom leder till en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Uppdraget ska inte resultera i nya förslag till namngivna investeringar. (2) Redovisa förutsättningar för att utveckla de olika system som Trafikverket förvaltar som beskriver olika delar av transportsystemet så att de bättre beskriver infrastruktur för omlastning, exempelvis Järnvägsnätsbeskrivningen (JNB) och nationella vägdatabasen (NVDB). (3) Utredda förutsättningarna för och ta fram förslag till åtgärder för att öka godstransporternas nyttjandegrad i järnvägssystemet, utan att det drabbar persontrafiken med tåg.	(1) Slutredovisning senast den 15 september 2019 och (2) vid de tidpunkter och i den form som bestäms i dialog med det nationella godstransportrådet och Trafikanalys informera om dem om arbetet.
Uppdrag att intensifiera arbetet med att främja intermodala järnvägstransporter	Trafikverket PL: Mats Åkerfeldt	Identifiera eventuella hinder för ökad omlastning till järnväg, samt analysera och föreslå hur ökad intermodalitet kan stimuleras, exempelvis med nya tekniska lösningar	(1) Analys av eventuella hinder senast den 31 december 2019, (2) årlig redovisning vid utgången av mars månad, (3) slutredovisning 31 december 2021, och (4) vid de tidpunkter och i den form som bestäms i dialog med Nationella godstransportrådet och Trafikanalys informera rådet om arbetet.
Uppdrag att analysera hur intermodala godstransporter kan främjas	Trafikanalys PL: Pia Bergdahl	(1) att analysera behovet av att främja intermodala godstransporter och hur det kan ske, där omlastningspeng skulle kunna vara ett alternativ. (2) syftet är att öka incitamenten att välja transportupplägg som inkluderar sjöfart och järnväg.	Slutredovisning 1 mars 2019. Slutleveransdatum flyttades till 8 mars 2019.
Uppdrag att analysera om och var längre lastbilar bör tillåtas på det svenska vägnätet	Trafikverket PL: Kenneth Natanaelsson	Analys av om och var längre lastbilar bör tillåtas på det svenska vägnätet i syfte att öka transporteffektiviteten och minska godstransporternas klimatpåverkan	(1) Slutredovisning 31 mars 2019, (2) vid de tidpunkter och i den form som bestäms i dialog med det nationella godstransportrådet och Trafikanalys informera dem om arbetet
Uppdrag att analysera hur introduktionen av tunga fordon med låga utsläpp kan främjas	Trafikanalys PL: Gunnar Eriksson	Analys av behov av ytterligare styrmedel för att ställa om flottan av tunga fossildrivna fordon så att utsläppen av växthusgaser kan minska i linje med klimatmålet för inrikes transporter och hur sådana kostnadseffektiva styrmedel i så fall kan utformas	Slutredovisning 1 mars 2019
Uppdrag att göra en översyn med anledning av bristen på säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken längs större vägar	Trafikverket PL: Ylva Lindström	Av begränsad relevans för uppföljning och utvärdering	Redovisa årligen i årsredovisningen för hur arbetet har planerats, genomförs och fortskrider. Uppdraget slutredovisas till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) vid utgången av den nationella infrastrukturplanen för perioden 2018–2029.
Uppdrag att ta fram underlag om obemannade luftfartyg s.k. drönare	Transportstyrelsen PL: Henrik Sandén	Av begränsad relevans för uppföljning och utvärdering	Slutredovisning 30 juni 2019.
Uppdrag att utreda säkerhetshöjande åtgärder för korta dragbilar	Transportstyrelsen PL: Omar Bagdadi	Av begränsad relevans för uppföljning och utvärdering	Slutredovisning 1 juni 2020.

5.4 Nationella godstransportrådet

Vid rådets bildande 23 augusti 2018 blev följande personer utsedda till ledamöter.

Ordförande: Infrastrukturminister Tomas Eneroth

Arnäs, Per-Olof, Universitetslektor, Chalmers

Arvidsson, Ylva, Chef flygfrakt, Swedavia

Axelsson, Svante, Nationell samordnare, Fossilfritt Sverige

Boholm, Karolina, Transportdirektör Skogsindustrierna, Styrelseledamot i Näringslivets transportråd

Bondemark, Per, Vice VD, SSAB

Borgenstam, Linda, VD, Schenker Consulting

Dahl, Mattias, VD, Transportföretagen

Engström, Richard, VD, Svensk Sjöfart

Glasare, Gunilla, Chef Avdelningen för tillväxt och samhällsbyggnad, SKL

Gegö, Richard, VD, Sveriges Åkeriföretag

Kjellgren, Karolina, Head of Oceania Trade, Wallenius Wilhelmsen Logistics AB

Lindqvist, Jenny, Head of Intelligent Transport Systems, Ericsson¹²³

Nilsson, Marie, Förbundsordförande, IF Metall

Nilsson, Ulrika, VD, Piteå Hamn

Sundling, Jan, Styrelseordförande, Green Cargo

Svanström, Therese, Kanslichef, Unionen

Westerberg, Björn, VD, Tågoperatörerna

¹²³ Jenny Lindqvist har slutat i rådet.

6 Referenser

- DTLF. (2019). Digital Transport & Logistics Forum. Retrieved from <http://www.dtlf.eu/>
- Ekberg, H. (2018, 2018-12-07). Avgifterna höjs trots kritik. *Sjöfartstidningen*. Retrieved from <https://www.sjofartstidningen.se/avgifterna-hojs-trots-kritik/>
- Ekspertergruppen mobilitet för framtiden. (2018). *Afrapportering*. Köpenhamn.
- EMMA. (2019). Project EMMA. Retrieved from <http://www.project-emma.eu/>
- Energimyndigheten. (2018a, 2018-12-05). Nytt innovationskluster för flytande biogas. Retrieved from <http://www.energimyndigheten.se/nyhetsarkiv/2018/nytt-innovationskluster-for-flytande-biogas/>
- Energimyndigheten. (2018b, 2018-05-22). Utveckla hållbara biobränslen för flyg. Retrieved from <http://www.energimyndigheten.se/utlysningar/utveckla-hallbara-biobranslen-for-flyg/>
- Energimyndigheten. (2019a, 2019-02-26). Hållbara nordiska städer med fokus på klimatsmart mobilitet. Retrieved from <http://www.energimyndigheten.se/klimat--miljo/transporter/transporteffektivt-samhalle/hallbara-nordiska-stader-med-fokus-pa-klimatsmart-mobilitet/>
- Energimyndigheten. (2019b, 2019-02-14). Lokalt och regionalt kapacitetsutvecklande stöd. Retrieved from https://www.energimyndigheten.se/energieffektivisering/jag-vill-energieffektivisera-min-organisation/ekonomiska-stod-och-metodstod2/Kapacitetsutvecklande-stod/lokal-och-regional-kapacitetsutvecklande-stod/#mce_temp_url#
- Energimyndigheten. (2019c, 2019-01-17). Nu startar Etanolarena Östergötland - ett innovationskluster för hållbara godstransporter. Retrieved from <http://www.energimyndigheten.se/nyhetsarkiv/2019/nu-startar-etanolarena-ostergotland---ett-innovationskluster-for-hallbara-godstransporter/>
- Energimyndigheten. (2019d). Underlag till Trafikanalys, handling # 21 i ärende Utr 2018/56. In J. Lindmark (Ed.).
- Europaparlamentet och rådet. (2018). *Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/957 av den 28 juni 2018 om ändring av direktiv 96/71/EG om utstationering av arbetstagare i samband med tillhandahållande av tjänster*. Europeiska unionens officiella tidning Retrieved from <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018L0957&from=FR>.
- Intelligent Logistik. (2018, 2018-03-27). Green Cargo kan bli del av SJ. *Intelligent logistik*. Retrieved from <http://intelligentlogistik.com/nyhetsflode/infrastruktur/green-cargo-kan-bli-del-av-sj/>
- Interreg. (2018, 2018-09-26). Strategisk analys/forberedende studie af en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg. Retrieved from <https://interreg-oks.eu/projektbank/projekt/strategiskanalsforberedendestudieafenfastforbindelsemellemhelsingoroghelsingborg.5.220e64571639e954d0cda79.html>
- Lundberg, A. (2018, 2018-12-20). Vi är glada att vi kan betala ut något överhuvudtaget. *Sjöfartstidningen*. Retrieved from <https://www.sjofartstidningen.se/vi-ar-glada-att-vi-kan-betala-ut-nagot-overhuvudtaget/>
- Lundberg, A. (2019). Osäkert läge för ekobonusen. *Sjöfartstidningen*. Retrieved from <https://www.sjofartstidningen.se/osakert-lage-ekobonusen/>
- Naturvårdsverket. (2016). *Förbättrad avfallsstatistik och spårbarhetssystem för farligt avfall. Redovisning av ett regeringsuppdrag* (NV-00316-15). Retrieved from Stockholm: <https://www.regeringen.se/494ab8/contentassets/c286a4ac8d8042a98266490bc13dd7d/naturvardsverkets-redovisning-av-regeringsuppdrag-forbatttrad-avfallsstatistik-och-sparbarhetssystem-for-farligt-avfall.pdf>
- Naturvårdsverket. (2018a, 2018-01-11-20). Klimatklivet. Retrieved from <http://www.naturvardsverket.se/klimatklivet>

- Naturvårdsverket. (2018b, 2018-12-17). Resultat för Klimatklivet. Retrieved from <http://www.naturvardsverket.se/Stod-i-miljoarbetet/Bidrag/Klimatklivet/Resultat-for-Klimatklivet/>
- Ny Teknik. (2019, 2019-02-19). Så ser EU:s nya utsläppskrav för lastbilar ut. *Ny Teknik*. Retrieved from <https://www.nyteknik.se/miljo/sa-ser-eu-s-nya-utslappskrav-for-lastbilar-ut-6948573>
- Näringsdepartementet. (2017). *Arlandarådet*. (N2017.38). Retrieved from <https://www.regeringen.se/4af042/contentassets/a7442193118243fc816e4c39de84647f/faktablad-arlandaradet>.
- Näringsdepartementet. (2018). Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi. In.
- Näringsdepartementet. (2019). Svar på skriftlig fråga: Nordiskt samarbete kring järnvägsinfrastrukturinvesteringar. Skriftlig fråga 2018/19:374 av Magnus Jacobsson (KD). In (Vol. N2019/01139/TIF).
- Regeringen. (2017a). *Regleringsbrev för budgetår 2018 avseende: Transportstyrelsen inom utgiftsområde 22 Kommunikationer*. (N2017/07852/SUBT N2017/07559/KLS (delvis) N2017/04636/SUBT m.fl.). Retrieved from <https://www.esv.se/statsliggaren/regleringsbrev/?RBID=18863>.
- Regeringen. (2017b). *Uppdrag till Konsumentverket att inrätta och tillhandahålla ett forum för miljösmart konsumtion*. (Fi2017/01172/KO(delvis)). Retrieved from <https://www.konsumentverket.se/globalassets/relaterat-innehall/regeringsuppdrag-forum-for-miljosmart-konsumtion-konsumentverket.pdf>.
- Regeringen. (2017c). *Uppdrag till Konsumentverket att stimulera miljösmarta konsumtionsmönster*. (Fi2017/01173/KO (delvis)). Retrieved from <https://www.konsumentverket.se/globalassets/relaterat-innehall/2018/uppdrag-till-konsumentverket-att-stimulera-miljosmarta-konsumtionsmonster.pdf>.
- Regeringen. (2018a). 100 miljoner till hållbart biobränsle till flyget [Press release]. Retrieved from <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2018/05/100-miljoner-till-hallbart-biobransle-till-flyget/>
- Regeringen. (2018b). EU:s transportministrar nådde överenskommelse om transportfrågor [Press release]. Retrieved from <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2018/12/eus-tranportsministrar-nadde-overenskommelse-om-transportfragor/>
- Regeringen. (2018c). Extra medel till Tullverket 2018 [Press release]. Retrieved from <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2018/04/extra-medel-till-tullverket-2018/>
- Regeringen. (2018d). Innovationskluster ska främja användning av flytande biogas inom tunga transporter [Press release]. Retrieved from <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2018/05/innovationskluster-ska-framja-anvandning-av-flytande-biogas-inom-tunga-transporter/>
- Regeringen. (2018e). *Kommittédirektiv. Genomförande av ändringar i utstationeringsdirektivet*. (Dir. 2018:66). Retrieved from <https://www.regeringen.se/4a010a/contentassets/b034b858d00c4320b67547ee23a1e261/genomforande-av-andringar-i-utstationeringsdirektivet-dir-201866>.
- Regeringen. (2018f). *Kommittédirektiv. Långsiktiga konkurrensförutsättningar för biogas*. (Dir. 2018:45). Retrieved from https://www.regeringen.se/49c947/contentassets/b8f9ede8a94545579994e6b3e84a5ce4/2018_45-langsiktiga-konkurrensforutsattningar-for-biogas.pdf.
- Regeringen. (2018g). Nationellt godstransportråd inrättas [Press release]. Retrieved from <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2018/08/nationellt-godstranportrad-inrattas/>
- Regeringen. (2018h). *Regeringens proposition 2017/18:198 Förlängd klampning*. (Prop 2017/18:198). Retrieved from <https://www.regeringen.se/49550c/contentassets/5d91af3d353846029f639399e5756b1e/171819800webb-002.pdf>.

- Regeringen. (2018i). *Uppdrag att analysera hur intermodala godstransporter kan främjas*. (N2018/04589/TS). Retrieved from <https://www.regeringen.se/4a53cc/contentassets/cb593120beb2494288ef5de24413fc65/uppdrag-att-analysera-hur-intermodala-godstransporter-kan-framjas>.
- Regeringen. (2018j). *Uppdrag att analysera hur introduktionen av tunga fordon med låga utsläpp kan främjas*. (N2018/04590/TS). Retrieved from <https://www.regeringen.se/4a55c3/contentassets/27c7aa925b024fefbc8630bc913e04f8/uppdrag-att-analysera-hur-introduktionen-av-tunga-fordon-med-laga-utslapp-kan-framjas>.
- Regeringen. (2018k). *Uppdrag att analysera om och var längre lastbilar bör tillåtas på det svenska vägnätet*. (N2018/04593/TS). Retrieved from <https://www.regeringen.se/4a53cc/contentassets/9bf0a638419f4bcba980bd19bbe5a848/uppdrag-att-analysera-om-och-var-langre-lastbilar-bor-tillatas-pa-det-svenska-vagnatet>.
- Regeringen. (2018l). *Uppdrag att främja hållbara biobränslen för flyg*. (N2018/02705/FÖF). Retrieved from https://www.regeringen.se/49972b/contentassets/7f05b0814e6648c191c5d41e50e8c825/n2018_02705.pdf.
- Regeringen. (2018m). *Uppdrag att göra en översyn med anledning av bristen på säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken längs större vägar*. (N2018/04052/MRT). Retrieved from <https://www.regeringen.se/49fad4/contentassets/b0f104a8f3ab403194ed9f8228b65c80/uppdrag-att-gora-en-oversyn-med-anledning-av-bristen-pa-sakra-uppstallningsplatser-for-yrkestrafiken-langs-storre-vagar.pdf>.
- Regeringen. (2018n). *Uppdrag att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart*. (N/2018/04482/TS). Retrieved from <https://www.regeringen.se/4a53c5/contentassets/705b7e876eb64e2aaaa1c2412ba42fa3/uppdrag-att-inratta-en-nationell-samordnare-for-inrikes-sjofart-och-narsjofart>.
- Regeringen. (2018o). *Uppdrag att inrätta ett kansli som kan bistå nationella godstransportrådet*. (N2018/04480/TS). Retrieved from <https://www.regeringen.se/4a53c5/contentassets/b58c77a5e366451c97532e6e16c144b1/uppdrag-att-inratta-ett-kansli-som-kan-bista-nationella-godstransportradet.pdf>.
- Regeringen. (2018p). *Uppdrag att inrätta innovationskluster för etanol och transporteffektiva elektrifierade urbana godstransporter*. (N2018/02706/FÖF). Retrieved from https://www.regeringen.se/49972c/contentassets/ae18b5c34f7d40569204b30fb1e72089/n2018_02706.pdf.
- Regeringen. (2018q). *Uppdrag att intensifiera arbetet med att främja intermodala järnvägstransporter*. (N2018/04483/TS). Retrieved from <https://www.regeringen.se/4a53bf/contentassets/e19c50ca1f904ee088c543f031817a45/uppdrag-att-intensifiera-arbetet-med-att-framja-intermodala-jarnvagstransporter>.
- Regeringen. (2018r). *Uppdrag att kartlägga och analysera godstransporter i den fysiska planeringen*. (N2018/04486/TS). Retrieved from <https://www.regeringen.se/4a53be/contentassets/3ecfbc9c688a4867bfb1d709cbf85598/uppdrag-att-kartlagga-och-analysera-godstransporter-i-den-fysiska-planeringen>.
- Regeringen. (2018s). *Uppdrag att stödja uppbyggnaden av ett testcenter för elektromobilitet*. (N2017/05176/IFK). Retrieved from <https://www.regeringen.se/49ee4f/contentassets/737e21fe53ff40c397ebfa2948aacd13/uppdrag-att-stodja-uppbyggnaden-av-ett-testcenter-for-elektromobilitet.pdf>.
- Regeringen. (2018t). *Uppdrag att ta fram ett kunskapsunderlag som belyser utmaningar och möjligheter med uppkopplade, samverkande och automatiserade fordon, farkoster och system*. (N2018/03395/TS). Retrieved from <https://www.trafa.se/globalassets/styrdokument/regeringsuppdrag/2018/uppdrag-att-analysera-framtidens-utmaningar-inom-transportsystemet.pdf>.
- Regeringen. (2018u). *Uppdrag att ta fram underlag om obemannade luftfartyg s.k. drönare*. (N2018/03935/MRT)
- N2017/02238/MRT (delvis). Retrieved from <https://www.regeringen.se/49ee7d/contentassets/4b985269becc46e9bc16fa1d451847d1/uppdrag-att-ta-fram-underlag-om-obemannade-luftfartyg-s.k.-dronare>.

- Regeringen. (2018v). *Uppdrag att utarbeta förslag om horisontella samarbeten och öppna data för ökad fyllnadsgrad*. (N2018/04484/TS). Retrieved from <https://www.regeringen.se/4a53cc/contentassets/9bf0a638419f4bcba980bd19bbe5a848/uppdrag-att-analysera-om-och-var-langre-lastbilar-bor-tillatas-pa-det-svenska-vagnatet>.
- Regeringen. (2018w). Uppdrag att utreda säkerhetshöjande åtgärder för korta dragbilar. In Näringsdepartementet (Ed.), (2018-08-30 ed.).
- Regeringen. (2018x). *Uppdrag att verka för bättre förutsättningar för godstransporter på järnväg och med fartyg*. (N2018/04481/TS). Retrieved from <https://www.regeringen.se/4a53be/contentassets/d8ce3e8a9e1641e587539175c5a9217d/uppdrag-att-verka-for-battre-forutsattningar-for-godstransporter-pa-jarnvag-och-med-fartyg>.
- Regeringskansliet. (2018). *Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter - en nationell godstransportstrategi* (N2018.21). Retrieved from <https://www.regeringen.se/49f291/contentassets/5e79349b796548f7977cbfd1c246a694/effektiva-kapacitetsstarka-och-hallbara-godstransporter--en-nationell-godstransportstrategi>.
- Scania. (2019). Etanolarena Östergötland. Retrieved from <https://www.scania.com/se/sv/home/experience-scania/news-and-events/News/archive/2019/01-nu-startar-etanolarena-oestergoetland---ett-innovationskluster-.html>
- Shift2Rail. (2019). Shift2Rail. Retrieved from <https://shift2rail.org/>
- Sjöfartverkets föreskrifter om farledsavgift SJÖFS 2018:18, (2018).
- STM. (2019). Sea Traffic Management. Retrieved from <https://www.stmvalidation.eu/>
- Swärd, L. (2019, 2019-02-19). Volvo och Scania om målen: Samhället måste följa efter med stöd och laddinfrastruktur. *Dagens Nyheter*. Retrieved from <https://www.dn.se/ekonomi/motor/volvo-och-scania-om-malen-samhallet-maste-folja-efter-med-stod-och-laddinfrastruktur/>
- The Council of the European Union. (2018). *Proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council establishing the Connecting Europe Facility and repealing Regulations (EU) No 1316/2013 and (EU) No 283(2014)*. (2018/0228 (COD). Retrieved from <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-15146-2018-INIT/en/pdf>.
- The Council of the European Union. (2019). Cutting red tape for ships – provisional agreement with Parliament on maritime single window [Press release]. Retrieved from <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2019/02/07/cutting-red-tape-for-ships-provisional-agreement-with-parliament-on-maritime-single-window/>
- Trafikanalys. (2012). *Metod för utvärderingar av reformer på transportområdet* (PM 2012:13). Retrieved from Stockholm: https://www.trafa.se/globalassets/pm/2011-2015/2012/pm_2012_13_metod_foer_utvaerdering_av_reformer_paa_transportomradet.pdf
- Trafikanalys. (2016). *Trygga och säkra uppställningsplatser* (Rapport 2016:16). Retrieved from Stockholm: <https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2016/rapport-2016-16-trygg-och-sakra-uppstallningsplatser.pdf>
- Trafikanalys. (2018a). *Fördjupad uppföljning av de transportpolitiska målen* (Rapport 2018:14). Retrieved from Stockholm: https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2018/rapport-2018_14-fordjupad-uppfoljning-av-de-transportpolitiska-malen.pdf
- Trafikanalys. (2018b). *Perspektiv på resor och möjligheter att resa* (Rapport 2018:17). Retrieved from Stockholm: https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2018/rapport-2018_17-perspektiv-pa-resor-och-mojligheter-att-resa.pdf
- Trafikanalys. (2018c). *Skatter, avgifter och stöd inom transportområdet - slutredovisning* (Rapport 2018:15). Retrieved from Stockholm: https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2018/rapport-2018_15-skatter-avgifter-och-stod-inom-transportområdet.pdf
- Trafikanalys. (2019a). *En breddad ekobonus*. Retrieved from Stockholm: https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2019/rapport-2019_1-en-breddad-ekobonus.pdf

- Trafikanalys. (2019b). *Styrmedel för tunga miljövänliga lastbilar* (Rapport 2019:2). Retrieved from Stockholm: https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2019/rapport-2019_2-styrmedel-for-tunga-miljovanliga-lastbilar.pdf
- Trafikverket. (2018a). *Bilaga 1, Nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastruktur 2018-2029*. Retrieved from https://www.trafikverket.se/contentassets/91cfa595c72c4cdaa0d9f5dd83853bdd/bilaga_1_nationell_transportplan_2018-2029_2018-05-31_detaljer.pdf
- Trafikverket. (2018b, 2018-07-03). ITS-direktivet och den svenska nationella åtkomstpunkten (NAP). Retrieved from https://www.trafikverket.se/tjanster/Oppna_data/its-direktivet-och-den-svenska-nationella-atkomstpunkten-nap/
- Trafikverket. (2018c, 2018-08-28). Krafttag för ett fossilfritt godstransportsystem. Retrieved from <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/forskning-och-innovation/aktuell-forskning/trafikslagsovergripande/fossilfria-godstransporter/>
- Trafikverket. (2018d). *Omställning till fossilfrihet för statligt ägda fartyg - ett regeringsuppdrag* (TRV 2018/23486). Retrieved from: https://www.trafikverket.se/contentassets/3a91aeae21fe4d16a93daad62d6443bf/2018_236_omstallning_till_fossilfrihet_for_statligt_aga_fartyg_ett_regeringsuppdrag.pdf
- Trafikverket. (2018e, 2018-12-20). Statliga fartyg föregångare för fossilfrihet. Retrieved from <https://www.trafikverket.se/om-oss/nyheter/Nationellt/2018-12/statliga-fartyg-foregangare-for-fossilfrihet/>
- Trafikverket. (2018f). *Trafikverkets arbete med produktivitet och innovation i anläggningsbranschen* (TRV 2018/36109). Retrieved from: https://www.trafikverket.se/contentassets/faf06a1e99bf4024ab4e8680e9ed59aa/trafikverkets-produktivitetsarbete_slutversion.pdf
- Trafikverket. (2018g). *Underhållsplan 2018-2021* (Publikation 2018:037). Retrieved from <https://www.trafikverket.se/contentassets/4deae0e9ae7c452e817c13910768d8e4/underhallsplan-2018-2021-webb.pdf>
- Trafikverket. (2018h). Underlag till Trafikanalys (Årsredovisning 2018), handling # 11 i ärende Utr 2018/83 In.
- Trafikverket. (2019a, 2018-09-14). Forskning och innovation. Retrieved from <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/forskning-och-innovation/>
- Trafikverket. (2019b). *Trafikverkets Forsknings- och Innovationsplan för åren 2019-2024. Version 1.1* (Rapport 2018:233). Retrieved from: https://trafikverket.ineko.se/Files/en-US/56925/Ineko.Product.RelatedFiles/2018_233_forsknings_och_innovationsplan_2019-2029.pdf
- Trafikverket. (2019c). *Trafikverkets genomförandeplan för åren 2019-2024* (Publikation 2019:029). Retrieved from: https://trafikverket.ineko.se/Files/en-US/58287/Ineko.Product.RelatedFiles/2019_029_trafikverkets_genomforandeplan_for_aren_2019_2024.pdf
- Trafikverket. (2019d). Underlag till Trafikanalys, handling #11 i ärende Utr 2018/56. In: Trafikanalys.
- Trafikverket. (2019e). Underlag till Trafikanalys, handling #15 i ärende 2018/56. In: Trafikanalys.
- Trafikverket. (2019f). Underlag till Trafikanalys, handling # 24 i ärende Utr 2018/56. In: Trafikanalys.
- Transportstyrelsen. (2018). *Utredning om fler vattenområden, än de idag utpekade, kan klassas som s.k. inre vattenvägar (IVV) enligt direktiv 2006/87/EG* (TSS 2018-4444).
- Transportstyrelsen. (2019). *Transportmarknaden i siffror 2018. Översikt av utvecklingen på marknaderna för väg- och järnvägstransporter* (Dnr TSG 2018-5324).
- Upphandlingsmyndigheten. (2018). Pågående kriteriearbete. Retrieved from <https://www.upphandlingsmyndigheten.se/hallbarhet/stall-hallbarhetskrav/pagaende-kriteriearbete/>
- Utredningen om självkörande fordon på väg. (2018a). *Vägen till självkörande fordon - introduktion Del 1. Slutbetänkande*. (SOU 2018:16). Statens offentliga utredningar Retrieved from https://www.regeringen.se/49381d/contentassets/0fc1ef6f51794961b20c0c9a965164f6/sou-2018_16_del1_webb.pdf.

- Utredningen om självkörande fordon på väg. (2018b). *Vägen till självkörande fordon - introduktion Del 2. Slutbetänkande*. (SOU 2018:16). Statens offentliga utredningar Retrieved from https://www.regeringen.se/49381d/contentassets/0fc1ef6f51794961b20c0c9a965164f6/sou-2018_16_del2_webb.pdf.
- Utredningen om styrmedel för att främja användning av biobränsle för flyget. (2019). *Biojet för flyget. Betänkande*. (SOU 2019:11). Statens offentliga utredningar Retrieved from <https://www.regeringen.se/493238/contentassets/6d591e58fd9b4cad8171af2cd7e59f6f/biojet-for-flyget-sou-201911>.
- WSP. (2018). *Kartläggning och analys av sysselsättningen inom transportområdet*. Retrieved from https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/underlagsrapporter/2018/underlagsrapport_sysselsattning-transportområdet.pdf
- VTI. (2018, 2018-11-01). Samhällsekonomiska kostnader, Samkost. Retrieved from <https://www.vti.se/sv/Forskningsomraden/samhallsekonomiska-kostnader-samkost/>

Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi analyserar och utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Vi ansvarar även för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Trafikanalys bildades den 1 april 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.