

**Nationella godstransportstrategin Rapport
– uppföljning 2020 2020:3**

Nationella godstransportstrategin Rapport
– uppföljning 2020 2020:3

Trafikanalys

Adress: Rosenlundsgatan 54
118 63 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 20

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Mattias Viklund

Datum: 2020-03-31

Förord

Trafikanalys har regeringens uppdrag att följa upp och utvärdera genomförandet av den nationella godstransportstrategin. I denna rapport presenteras en andra uppföljning av arbetet.

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

Stockholm i mars 2020

Mattias Viklund

Generaldirektör

Innehåll

Förord.....	3
Sammanfattning	5
1 Bakgrund	9
1.1 Trafikanalys uppdrag.....	9
1.2 Disposition.....	9
1.3 Om den nationella godstransportstrategin	10
2 Utgångspunkter och tillvägagångssätt.....	13
2.1 Strategier som styrdokument	13
2.2 Uppföljning i två delar – insatser och samverkan	15
2.3 Åtgärdslogik och effektkedjor i NGTS – konsekvenser för uppföljning	16
2.4 Metod för uppföljning.....	18
3 Analys av systematisk genomgång av insatser.....	21
3.1 Insatser av varierande karaktär.....	21
3.2 Resultat för strategins målområden	23
3.3 Resultat för strategins insatsområden.....	25
4 Detaljerad uppföljning av insatser och initiativ	31
4.1 Konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter	31
4.2 Omställning till fossilfria transporter	76
4.3 Innovation, kompetens och kunskap.....	97
4.4 Regeringens initiativ.....	109
5 NGTS som plattform för samverkan.....	113
5.1 Lägre medialt intresse senaste året.....	113
5.2 Nationella godstransportrådet.....	115
5.3 Trafikverket och Nationella godstransportsrådets kansli.....	119
6 Slutsatser och reflektioner.....	127
6.1 Slutsatser	127
6.2 Avslutande reflektioner.....	129
Bilaga 1	133
Bilaga 2	141
Referenser	143

Sammanfattning

Den nationella godstransportstrategins syfte är att skapa förutsättningar för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter. Strategin innehåller 95 insatser, grupperade i 14 insatsområden och tre målområden,

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

Förutom insatserna har regeringen också beslutat om 16 regeringsuppdrag inom ramen för strategin, fem uppdrag till Trafikverket genom myndighetens regleringsbrev för år 2020 samt fyra övriga initiativ. Majoriteten av regeringsuppdragen och uppdragen i Trafikverkets regleringsbrev relaterar till någon av de 95 insatserna i strategin.

Trafikanalys uppföljning har fokuserat på arbetet med att genomföra strategin genom en systematisk genomgång av insatserna och en tematisk fördjupning kopplad till samverkan och samordning.

Statusbedömning och klassificering av insatser

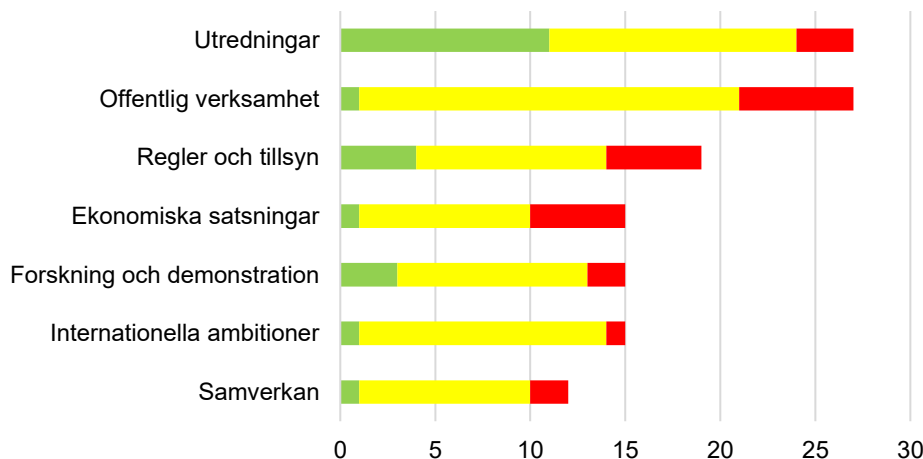
Alla insatser i strategin har bedömts enligt tre statuskoder: pågående, fullföljd och osäker. För insatser som vi har bedömt som "pågående" har vi identifierat ansvariga och aktiviteter. För insatser som vi bedömt som "fullföljda" har vi även funnit resultat som ligger i linje med det som står om insatsen i godstransportstrategin. I vissa fall är tidshorisonten för insatserna mycket lång, exempelvis för vissa infrastrukturinvesteringar. Dessa insatser kan därmed inte bedömas som "fullföljda". För insatser som vi bedömt som "osäkra" har vi funnit en osäkerhet gällande genomförandet av insatsen. Det kan både handla om att det inte finns någon ansvarig för insatsen, exempelvis då ett aviserat uppdrag inte har beslutats, eller att resultaten av genomförandet av insatsen väsentligt avviker från de resultat som kan förväntas baserat på skrivningarna i den nationella godstransportstrategin (NGTS). Statusbedömningarna utgör dock ingen utvärdering. En mycket stor osäkerhetsfaktor, som dock inte analyseras närmare inom ramen för denna rapport, är effekterna av Coronavirusets spridning.

Utöver statusbedömningen har vi analyserat och klassificerat insatserna utifrån vilken typ av aktiviteter de innehåller. Med insatser avser vi de skrivningar som finns i strategin. Med "aktiviteter" avser vi de aktiviteter eller uppdrag som finns beskrivna i insatsen. Det kan exempelvis vara att genomföra en utredning eller ökad kontroll och tillsyn. Genom att kombinera statusbedömningen med klassificeringen baserat på aktiviteter, kan vi analysera vilka typer av insatser som är förenade med större osäkerhet än andra, respektive som i högre grad är fullföljda.

Mycket på gång – särskilt utredningar

Trafikanalys konstaterar att 19 insatser är fullföljda och med avrapporterade resultat i enlighet med strategin. I 59 fall är insatserna pågående. I 17 fall bedömer Trafikanalys att det finns betydande osäkerhet kopplat till genomförandet av insatserna.

De två vanligaste typerna av aktiviteter i insatserna är utredningar och aktiviteter som knyter an till offentliga aktörers ordinarie verksamhet. Tjugosju insatser innehåller någon form av utredning eller analys. Dessa insatser är vanligen avgränsade, vilket avspeglar sig i en relativt låg andel insatser som bedömts som pågående och hög andel av insatser som bedömts som fullföljda. Det finns också utredningar där genomförandet bedöms som osäkert, främst på grund av att aviserade utredningar ännu inte påbörjats.



Figur 1. Antal insatser som innehåller aktiviteter av respektive typ samt statusbedömning av insatserna. En insats kan innehålla flera typer av aktiviteter. Grön - fullföljd och/eller avrapporterad, gul - pågående, röd - osäkert genomförande.

Insatser som knyter an till offentliga aktörers ordinarie verksamhet är i större utsträckning breda och allmänna i sin karaktär. Det avspeglar sig i större andel pågående insatser, exempelvis Trafikverkets arbete med infrastrukturinvesteringar och underhåll av järnvägen eller arbetet med stärkt krisberedskap. Även bland insatser som syftar till internationell påverkan och samverkan är andelen pågående insatser hög.

Störst andel insatser med osäkert genomförande finns bland särskilda ekonomiska satsningar. Osäkerheten i genomförandet är framförallt kopplat till lägre upparbetning av medel än de ekonomiska ramarna. Det gäller exempelvis näringslivspotten för järnvägsåtgärder där förbrukningen legat runt 20 procent av uttryckt ambitionsnivå i två år i rad. Även bland insatser som innehåller aktiviteter kopplade till regler och tillsyn är andelen insatser med osäkert genomförande relativt högt. Det gäller exempelvis införandet av vägsplitageskatt, förhandsbesked om sjöfartsstöd och miljöstyrande avgifter. Insatser innehållande regler och tillsyn har dock en relativt hög andel fullföljda insatser, exempelvis ändrade regler som möjliggör förlängd tid för klampning av fordon.

Av de tre målområdena i strategin är *Omställning till fossilfria transporter* det målområde som har högst andel fullföljda insatser, och lägst andel osäkra insatser. Det skulle möjligtvis kunna förklaras av att insatserna i detta målområde i större utsträckning innehåller utredningar och forskning; mer avgränsade aktiviteter som generellt har högre andel fullföljda insatser.

Ökad samverkan trots oklara roller och förväntningar

Den tematiska fördjupningen avseende samverkan och samordning visar att strategin var brett förankrad bland aktörer när den antogs i juni 2018. Den mottogs positivt i medierna, men det mediala intresset har sedan sjunkit.

I den nationella godstransportstrategin lyfts samverkan fram som avgörande för strategins genomförande. Trafikanalys har identifierat ett antal arenor där samverkan sker, framförallt kopplat till det nationella godstransportrådet och dess kansli, men även i genomförandet av enskilda insatser.

Det nationella godstransportrådet beskrivs i strategin som en "plattform för det fortsatta arbetet". Infrastrukturministern är ordförande för rådet och har deltagit på rådsmötena. Rådets ledamöter är generellt positiva till strategin men flera menar att rådets första år har präglats av många föredrag och flera ledamöter önskar sig en mer rådgivande roll. Det finns också en diskrepans bland rådets ledamöter gällande synen på vem som har ansvar att genomföra strategin.

Det finns ingen officiell dokumentation, riktlinjer för arbetet, planer eller rapporter kopplade till det nationella godstransportrådet. Inte heller finns någon offentlig information om rådets agenda eller arbete på Trafikverkets eller regeringens webbplatser. Rådets officiella roll framstår därför som oklart. Samtidigt har Trafikanalys erfarit att det finns en efterfrågan på information om rådets arbete från personer som berörs av den nationella godstransportstrategin men inte själva deltar i rådets arbete.

Samverkan sker även kopplat till rådskansliet på Trafikverket. Det rör sig om både intern samverkan mellan personer som arbetar med frågor kopplat till strategin på nationell nivå, och extern samverkan med andra myndigheter och offentligägda företag. De externa aktörerna har hittills haft något otydliga förväntningar på rådskansliets roll. Några aktörer menar dock att samverkan har blivit bättre, men att den i stor utsträckning varit kopplad till uppdrag snarare än ett kontinuerligt arbete.

Att döma av mängden uppdrag och deras karaktär har Trafikverket en central och viktig roll i genomförandet av strategin, inte minst med tanke på flera uppdrag om informations- och kunskapshöjande insatser inom ramen för strategin och nationell plan 2018-2029, förutom rådskansliet exempelvis en nationell samordnare för sjöfart. Trafikanalys konstaterar att inga aktörer har tagit upp Trafikverkets formella ansvar för informations- och kunskapshöjande insatser enligt regeringens fastställande av infrastrukturplan. Det finns med andra ord ingen tydligt uttryckt förväntan om att Trafikverket ska ha en sådan roll i genomförandet av strategin.

Möjligheter till vidareutveckling

En stor mängd insatser och aktiviteter pågår inom ramen för strategin. De tydligaste resultaten kopplat till strategin är ett antal genomförda utredningar och analyser. Det kan finnas en risk att utredningar och forskning i första hand genererar nya utredningar och forskning, något som gör progressionen diffus. Trafikanalys intervjuer med några av strategins aktörer har identifierat en vilja och önskan att nu gå vidare till konkret förändring. Denna vilja är en positiv resurs för det fortsatta arbetet, men innebär samtidigt en risk för besvikelse om genomförandet inte lever upp till förväntningarna.

Vår uppföljning visar att det finns avvikelser mellan genomförandet av insatser och hur de beskrivits i NGTS. Insatser med ett osäkert genomförande behöver inte nödvändigtvis bero på att arbetet med genomförandet har brustit. Det skulle också kunna bero på ändrade prioriteringar. Inriktningen av insatser kan ändras eller så kan insatser slås samman med varandra. Vidare tillkommer nya insatser och initiativ. Det leder till frågan om hur länge strategin ska gälla som ett styrande dokument, vem som ansvarar för eventuell uppdatering och hur eventuell samverkan i så fall bör se ut?

Givet den nationella godstransportstrategins ambition att genom samverkan skapa förutsättningar för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter, ser Trafikanalys att det finns en förbättringspotential gällande tydlighet kring roller och ansvar. Strategin har skapat nya arenor för samverkan, framförallt på nationell nivå. Samspelet mellan dessa arenor, liksom mellan nationell och regional nivå är förenat med viss osäkerhet. Samverkansprocessen skulle kunna förbättras genom ökad tydlighet gällande roller och ansvar. Om strategin ska ses som en helhet kan också sambandet mellan strategin och genomförandet av vissa insatser behöva stärkas. I nuläget ter det sig något oklart vem som driver och ansvarar för helheten i genomförandet av strategin. Trots detta visar vår uppföljning att det för den absoluta merparten av insatserna finns ett pågående arbete i enlighet med vad som uttrycks i strategin.

1 Bakgrund

1.1 Trafikanalys uppdrag

Regeringen presenterade i juni 2018 en strategi för godstransporter: "Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi".¹ I augusti samma år fick Trafikanalys regeringens uppdrag att följa upp och utvärdera strategins genomförande under perioden 2018-2022.²

I uppdraget finns två delar, dels att följa upp genomförandet av den nationella godstransportstrategin (NGTS), dels att utvärdera genomförandet samt resultatet av arbetet med att genomföra strategin. Trafikanalys ska årligen redovisa uppföljningen vid utgången av mars månad samt rapportera resultatet till Regeringskansliet och nationella godstransportrådet. Utvärderingen ska delredovisas i december 2020 och slutredovisas i december år 2022.

Utvärderingen ska genomföras i relation till strategins syfte och övergripande inriktning, vilket är att skapa förutsättningar för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter. Arbetet ska även bidra till att de transportpolitiska målen nås, att stärka näringslivets konkurrenskraft och att främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Regeringen anser att arbetet med nationella godstransportstrategin behöver följas upp och utvärderas för att kunna utvecklas successivt.

Det framgår också att vi inte ska utvärdera strategin i sig eller regeringens beslut om en nationell godstransportstrategi. Specifika insatser i strategin kan dock utvärderas om vi bedömer att det är rimligt och önskvärt för att kunna utvärdera genomförandet av strategin i sin helhet. Vid genomförandet ska Trafikanalys inhämta information från det nationella godstransportrådet (NGTR), Trafikverket, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Boverket, övriga berörda myndigheter och andra berörda aktörer.

Denna rapport är Trafikanalys andra uppföljning av genomförandet av godstransportstrategin. Den första uppföljningsrapporten presenterades i mars 2019.

1.2 Disposition

I kapitel 1 presenteras Trafikanalys uppdrag och den nationella godstransportstrategin. I kapitel 2 redovisar vi utgångspunkter och metod för uppföljningen. Kapitel 3 innehåller analys och sammanfattning av en systematisk genomgång av insatserna i NGTS. I kapitel 4 beskrivs samtliga insatser i strategin och arbetet med att genomföra dessa. Detta kapitel kan med fördel användas som ett "uppslagsverk" för att finna information om enskilda insatser. Därutöver presenteras nyttkomna insatser och uppdrag som tillkommit efter strategin. Vi har givit samtliga insatser i strategin ett nummer. I övriga kapitel ger vi ibland exempel på insatser och hänvisar då till insatsens nummer.³ I kapitel 5 finns en tematisk fördjupning om samverkan

¹ (Regeringskansliet, 2018b)

² (Regeringen, 2018m)

³ Numret består av en bokstav och en eller två siffror. Bokstaven representerar det insatsområde som insatsen hör till. Siffran anger insatsens turordning i strategin.

och samordning kopplat till den nationella godstransportstrategin. Kapitel 6 innehåller våra samlade slutsatser och reflektioner. I Bilaga 1 finns en lista över samtliga insatser i NGTS och i Bilaga 2 finns en lista över Regeringsuppdrag med koppling till NGTS.

1.3 Om den nationella godstransportstrategin

Den nationella godstransportstrategin (härefter förkortad till NGTS) lanserades i juni 2018. NGTS är utgångspunkten för vårt arbete och därför presenteras här ett referat av strategins innehåll. I sitt förord till strategin skriver infrastrukturministern att ett effektivt och kapacitetsstarkt godstransportsystem är en förutsättning för jobb och växande företag. Jobb och växande företag beskrivs som nödvändigt för att bland annat nå regeringsmål om hållbar utveckling och öka antalet personer i sysselsättning.

Strategins syfte är att skapa förutsättningar för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter. Strategin ska bidra till att de transportpolitiska målen nås, stärka näringslivets konkurrenskraft och främja överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Strategin ska vara en plattform för fortsatt samverkan inom godstransportområdet. Det framhålls i strategin att framgången i genomförandet av strategin är beroende av ansvarstagande hos alla berörda aktörer.

I strategin ges också en bild av nuläget och en övergripande inriktning för gods- och logistikområdet. Här följer en kortfattad sammanfattning av strategins bild av nuläge och framtida utmaningar.

Inrikes transporter sker till cirka 90 procent med svenska lastbilar (mätt i godsmängd), medan sjöfarten dominerar utrikestrafiken med cirka 70 procent. Här spelar också järnvägen och utländska lastbilar en större roll. Hamnarna, tillsammans med rangerbangårdar, kombi-terminaler och flygplatser är viktiga noder för omlastning som används av flera trafikslag.

Trafikslagen kompletterar varandra, stora och tunga långväga transporter med sjöfart och järnväg kompletteras med snabba flygtransporter och flexibla distributionsbilar. Gods-transporterna är viktiga för våra möjligheter att leva, bo och arbeta i städer men påverkar också människors hälsa genom buller och utsläpp.

Olika varugrupper transporteras i olika stråk och med olika kombinationer av trafikslag. Malm och andra produkter som utvinns, såsom grus och sten, är de största varugrupperna som transporteras med lastbil och järnväg.

Vad det gäller fordon har antalet lastbilar legat relativt konstant de senaste 10 åren, samtidigt har de fått allt större lastkapacitet. Järnvägsfordonens sammanlagda lastkapacitet har däremot minskat något sedan 1990-talet. Det samma gäller den svenska handelsflottan som vid utgången av 2016 hade lägst antal svenskregistrerade fartyg sedan 1970.

Villkoren för godstransportsystemet påverkas av internationella, nationella och lokala regler och villkor. Staten reglerar genom riksdag, regering och statliga myndigheter transporterna och tillhandahåller en stor del av infrastrukturen samt förhandlar internationella regelverk. Kommunerna påverkar bland annat genom näringslivsutveckling och planering. Skatte- och avgiftsuttaget ser olika ut för olika trafikslag, vilket beror på olika syften med skatterna och

avgifterna, men även på vilka principer för finansiering av infrastruktur och myndigheter som tillämpas.

I NGTS beskrivs en framtid där godstransporterna förväntas öka. Även befolkningen förväntas öka, vilket snabbar på urbaniseringen. Godsflöden koncentreras därmed till triangeln mellan Sveriges tre storstadsområden. En utmaning när städerna växer är också godstransporter i täta miljöer.

Förändrade handelsmönster och infrastrukturinvesteringar för godstransporter mellan Asien och Europa kan innebära att godset tar nya vägar till och från Sverige. E-handeln ökar och påverkar såväl gods- som persontransporter.

Regeringen bedömer att en ambitionshöjning är nödvändig i strävan att nå ett långsiktigt hållbart transportsystem. Gods transporteras med längre, större och tyngre fordon och farkoster i alla trafikslag.

Samtidigt sker en utveckling där varor i allt högre utsträckning levereras till slutkund. Även ny teknik som uppkopplade, samverkande, elektrifierade och självkörande fordon och farkoster ställer krav på infrastrukturen. Det gör också den globala klimatutmaningen. Transportsektorn är den sektor som i störst utsträckning är beroende av energi från fossila bränslen.

Den generella kompetensförsörjningen är en utmaning inom godstransportområdet där det råder brist på arbetskraft inom flera yrkeskategorier. Antalet sökanden till transportrelaterade utbildningar har sjunkit. Övergången till ny teknik innebär delvis också ett kompetensskifte.

För att möta framtidens utmaningar bedömer regeringen i NGTS att samtliga trafikslag behöver utvecklas. I strategin presenteras 95 insatser. Dessa och det fortsatta arbetet ska åstadkomma,

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

I NGTS framgår att de insatser som pekas ut inom respektive område är regeringens, men framgången är beroende av alla berörda aktörer och ökad samverkan. Förutom de 95 insatserna ska ett nationellt godstransportråd (härefter förkortat NGTR) skapas.

NGTR beskrivs som en plattform för det fortsatta arbetet med godstransportstrategin. NGTR har fått ett fyraårigt uppdrag och ska verka utifrån ett trafikslagsövergripande perspektiv. Mera utförliga beskrivningar av NGTR finns i avsnitt 5.2. I NGTS framgår också att regeringen anser att arbetet med NGTS behöver följas upp och utvärderas för att successivt kunna utvecklas.



Figur 1.1. Målområden och insatsområden i NGTS.

Vi har valt att kalla *Konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter*, *Omställning till fossilfria transporter* och *Innovation, kompetens och kunskap* för *målområden*. Insatserna i strategin är indelade i 14 insatsområden som i sin tur ligger under ett av de tre målområdena (Figur 1.1). Målområdena och insatsområdena beskrivs utförligare i avsnitt 3.2 och 3.3.

2 Utgångspunkter och tillvägagångssätt

Syftet med NGTS är "att skapa förutsättningar för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter".⁴ Begreppet "förutsättningar" rymmer en osäkerhet om hur strategin i sin helhet och dess enskilda insatser bidrar till långsiktig måluppfyllelse. Ytterst handlar det om att utveckla och ställa om transportsystemet. Intressenter på området ska därför inte förvänta sig några enkla, direkta och entydiga relationer mellan strategiska mål och åtgärder, resultat och effekter. Tvärtom uttrycks en förväntan i strategin att genomförandet, resultat och effekter beror på en mångfald av samverkande åtgärder. Därmed bör de också ses i en helhet, inte bara som en samling isolerade insatser. Det är en utmaning för genomförandet av strategin, även för Trafikanalys uppföljning och utvärdering.

Ett helhetsperspektiv på genomförandet omfattar två delperspektiv i Trafikanalys uppföljning och utvärdering, dels ett systemperspektiv på insatser, dels ett fokus på samordningsfrågor. När denna uppföljning publiceras omfattar strategin 95 insatser i grunddokumentet och tjugofem initiativ från regeringen. I grunddokumentet understryks flera gånger vikten av samverkan mellan berörda aktörer. Däremot går det inte generellt att utläsa om och hur enskilda insatser kan, ska eller bör samordnas. Det finns inget uttalat ansvar för central planering och samordning av genomförandet av strategin, även om det finns inom enskilda insatser. Bristen på formell styrning försvårar uppföljningen av genomförandet i ett system- och samordningsperspektiv eftersom uppgifter samlas in från en mångfald av aktörer och källor, istället för en central samordnings- och planeringsfunktion.

En annan viktig fråga som har påverkat Trafikanalys upplägg på uppföljning och utvärdering är betoningen i strategin på att förändra förutsättningar för att åstadkomma långsiktiga effekter på transportsystemet. Med andra ord, det finns relativt kortsiktiga resultatmål, att förändra förutsättningar, och relativt långsiktiga effektmål, systemförändringar. Trafikanalys har valt att låta det förstnämnda perspektivet, genomförandet och resultat på kort sikt, prägla den del av uppdraget som handlar om uppföljning. Utvärderingsarbetet kommer att ha ett bredare och mer långsiktigt perspektiv på systemeffekter. Det innebär att den aktuella uppföljningen inte berör frågor om effekter och värdet av genomförda insatser. Frågor av det slaget kommer att ingå i Trafikanalys delutvärdering som publiceras under hösten 2020. Syftet här är en lägesbeskrivning och bedömning av hur genomförandet som sådant fortskrider och fungerar.

2.1 Strategier som styrdokument

Innan vi går närmare in på upplägget för Trafikanalys uppföljning av NGTS är det lämpligt att kort diskutera vad en regeringsstrategi innebär i mer allmänna ordalag. Statskontoret har i en rapport gått igenom och analyserat regeringsstrategier som informell styrform, som de menar skiljer sig från styrmedel som formell regelgivning och ekonomiska medel.⁵ De observerar att

⁴ (Regeringskansliet, 2018b)

⁵ (Statskontoret, 2018)

dessa strategier tenderar att peka ut en önskvärd riktning, men saknar tydliga och mätbara resultatmål. Det gör strategier jämförelsevis svåra att överblicka och följa upp.

Strategier fungerar som "reformberättelser". I det avseendet syftar de till att öka förståelsen och legitimiteten för ett politikområde. Genom att få fler aktörer att samverka kring en fråga kan en strategi komplettera och förstärka den traditionella styrningen. Själva processen med att ta fram en strategi, att skapa samsyn kring en gemensam mål- och problembild, kan i sig bidra till en bredare förankring av frågan i samhället, sektorer och branscher, i riksdagen och hos berörda aktörer. Därigenom kan strategin påverka, ge resultat och få effekt, även om vägen dit går via samverkan, snarare än enkla och tydliga åtgärdseffekter.

Statskontoret urskiljer fem motiv för regeringsstrategier.⁶

- Utforma och utveckla politiken.
- Göra politiken tydlig, skapa överblick och sammanhang.
- Kommunicera, övertyga och förankra.
- Markera långsiktighet.
- Höja statusen för ett område.

Dessa punkter överensstämmer med Trafikanalys tolkning av NGTS. Regeringen kan sägas vilja uppfylla samtliga fem motiv. Regeringen vill skapa samling kring riktningar för hur godstransportsystemet bör utvecklas. De vill även skapa en långsiktighet genom att ta sikte på framtidens moderna godstransportsystem, där godstransporterna är effektiva och smarta, nyttjar järnvägens fulla potential och använder en större del av sjöfartens kapacitet. Vidare adresserar regeringen strategin till alla berörda, att ta ansvar och bidra genom sina respektive verksamheter, dialog, kunskapsutbyte och samverkan.

Informell tillitsbaserad styrning kan enligt Statskontoret minska överbelastning på myndigheter och departement. Både politiker och tjänstemän kan istället för att kontrollera och bli kontrollerade fokusera på sitt verkliga uppdrag. Informell styrning kan fungera, eller till och med vara mer ändamålsenlig än formaliserad styrning. Potentiella problem vid informell styrning är att det blir svårare med ansvarsutkrävande och insyn. Därför är det, enligt Statskontoret, viktigt att hierarkin och ansvarsfördelningen mellan politiker och tjänstemän, departement och myndigheter, ändå finns, upprätthålls och sätts in vid behov. Formellt reglerad styrning riskerar dock att övertrumfa informell styrning. Om styrningen i alltför hög utsträckning är detaljerad och formaliserad finns risk att flexibilitet och anpassningsförmåga förloras, och styrningen riskerar då att bli mindre effektiv.⁷

Det är värt att betona strategin som en informell styrform. NGTS som grunddokument omfattar 95 insatser, såväl kortsiktiga som långsiktiga, såväl avgränsade projekt som integrerade delar av myndigheters löpande verksamhet. Hur dessa insatser konkret hänger ihop går generellt inte att utläsa i strategin. Samtidigt beskrivs bredare samverkan och samordning som centrala och viktiga framgångsfaktorer i dess genomförande. Av den anledningen har Trafikanalys valt två fokusområden för arbetet med uppföljningen. För det första har vi följt upp enskilda initiativ och insatser, om och hur de resulterar i nya förutsättningar för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter. För det andra har vi följt upp samverkan mellan aktörer och samordning av insatser, om och hur det utvecklas och bidrar till förändring.

⁶ (Statskontoret, 2018)

⁷ (Statskontoret, 2016)

2.2 Uppföljning i två delar – insatser och samverkan

I denna rapport redovisar vi vår uppföljning av arbetet med att genomföra NGTS. I huvudsak handlar det om arbetet fram till och med 2019. Uppföljningen har vägletts av strategins syfte och övergripande inriktning, *att skapa förutsättningar för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter*, och att genomförandet 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*. Två generella frågor har varit vägledande.

- *Vad har arbetet med att genomföra NGTS inneburit hittills?*
- *Hur står sig det genomförda arbetet i förhållande till de ambitioner som uttryckts i NGTS?*

För att svara på frågorna har Trafikanalys gått igenom alla 95 insatser som återfinns i NGTS. Vi har sökt efter information om det pågående arbetet genom att söka efter och efterfråga lägesrapporter från ansvariga och andra berörda aktörer. Eftersom de 95 insatserna skiftar i karaktär har även Trafikanalys insamling av uppgifter tagit olika former, till exempel genomgång av rapporter, skriftliga förfrågningar och telefonsamtal. I denna rapport redovisar vi källor i anslutning till enskilda insatser och frågeställningar.

Uppföljningen består av två delar, en bred och systematisk genomgång av enskilda insatser i kapitel 3 och 4, samt en tematisk fördjupning om samverkan och samordning i kapitel 5. Den första delen omfattar bedömningar av hur arbetet med enskilda insatser relaterar till vad som sägs i NGTS. Vi bedömer om arbetet är avslutat, pågår eller inte genomförs planenligt, samt om det förändrar förutsättningarna för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter. Kapitel 3 är en redogörelse av analys och sammanfattande resultat av denna del. I kapitel 4 återfinns den bakomliggande uppföljningen av samtliga 95 insatser, samt en genomgång av nyttkomna insatser efter det att strategin beslutats. Detta kapitel kan med fördel användas som ett uppslagsverk där det går att läsa om de enskilda insatserna (en lista över insatserna finns i Bilaga 1).

Den andra delen av uppföljningen handlar om samverkan, samordning och NGTR som "en plattform för det fortsatta arbetet". I NGTS framhålls vikten av samarbete mellan aktörer, samordning av trafik och transporter och samverkan mellan sektorer för att nå målen om effektivare och hållbara godstransporter. Det handlar om att fortsatt skapa samsyn kring mål och insatser, och att praktiskt samarbeta kring enskilda insatser. För att följa upp denna del har Trafikanalys genomfört flera fördjupade studier: mediaanalys av synen på NGTS och dess genomförande, intervjuer med ledamöter i NGTR om rådets roll, samt en intervjuundersökning om Trafikverkets och rådskansliets roller (metoden beskrivs närmare i avsnitt 2.4).

Det tudelade upplägget motiveras av behovet av lägesbeskrivningar på två nivåer av arbetet med att genomföra strategin, dels genomförandet av enskilda insatser, dels organisatoriska frågor om samverkan och samordning i genomförandet. De två perspektiven präglar NGTS och bör ses som kompletterande, det vill säga NGTS som en samling insatser respektive plattform för samverkan som tillsammans ska skapa nya förutsättningar för effektiva och hållbara godstransporter i framtiden.

2.3 Åtgärdslogik och effektkedjor i NGTS – konsekvenser för uppföljning

Behovet av att skilja på uppföljning av arbetet med genomförandet från utvärdering av effekter diskuterades i Trafikanalys första uppföljning, där en analys presenterades av den så kallade åtgärdslogiken och effektkedjorna i NGTS.⁸ Den diskussionen är till vissa delar relevant för upplägget med en tudelad uppföljning, enskilda insatser respektive samverkan. Mot den bakgrunden ska vi kort återge de generella slutsatserna om åtgärdslogik och effektkedjor i NGTS.

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.

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.

Åtgärdslogik

Att identifiera åtgärdslogiken i NGTS handlar om att klargöra beroendeförhållanden mellan insatser. I praktiken är det svårt att urskilja sådana. Insatserna delas in i tre övergripande målområden: *Konkurrenskraftiga godstransporter*, *Omställning till fossilfria godstransporter*, samt *Innovation, kompetens och kunskap*, samt 14 insatsområden. Insatserna överlappar i olika grad, inom och mellan områden. Insatserna är av mycket varierande karaktär, från enskilda beslut om tilldelning av medel och avgränsade utredningar, till långsiktiga ambitioner och satsningar på transportinfrastruktur, regelutveckling, innovation och forskning. Därutöver finns det insatser av mer samverkande och samordnande karaktär, till exempel Nationella godstransportrådet med ett kansli på Trafikverket, en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart, med mera. Det går inte att utläsa om enskilda insatser är en förutsättning för genomförandet av andra insatser. Deras inbördes logik och beroenden i rum och tid är generellt en obesvarad fråga.

Det finns med andra ord ingen "masterplan" som anger hur insatser hänger ihop, annat än vikten av offentlig-privat samverkan som en integrerad del av genomförandet. Inrättandet av det nationella godsrådet (NGTR) och ett rådkansli på Trafikverket för att stötta NGTR, är i det perspektivet en central komponent i samordningen av genomförandet av NGTS. Det är därför centralt att följa upp såväl enskilda insatser som aktörernas arbete med samverkan och samordning. Därigenom kan vi förhoppningsvis identifiera hur åtgärdslogiken utvecklas över tid, vilket är centralt för att utvärdera effekter av strategin.

Regeringsuppdraget till Trafikanalys att följa upp och utvärdera genomförandet av strategin är också en viktig komponent i åtgärdslogiken. Syftet med uppdraget är att kunskapsunderlaget ska bidra till "att successivt utveckla arbetet" [med att genomföra strategin]. I uppdraget ligger att även informera NGTR om resultatet. Trafikanalys tolkar det som att kunskapsunderlaget ska kunna stödja och främja genomförandet, en tolkning som också bekräftas av dialog med uppdragsgivaren. En viktig fråga i sammanhanget blir ansvaret för att utveckla åtgärdslogiken. Trafikanalys kan undersöka, analysera och beskriva den, men ett sådant arbete förändrar inte det faktum att ingen aktör har ansvar för central samordning och planering av strategins

⁸ (Trafikanalys, 2018c)

genomförande. I det senare ansvaret ligger att klargöra åtgärdslogiken om Trafikanalys arbete resulterar i att ett sådant behov av klargörande finns.

Åtgärdslogiken i strategin har påverkat Trafikanalys uppföljning i båda dess delar. Den breda genomgången av alla enskilda insatser i strategin har följts av ett klassificerings- och analysarbete i syfte att kunna beskriva och förstå insatsernas natur. Förhoppningsvis kan det bidra till diskussion om styrningen av genomförandet, om det finns behov av mer central samordning och planering, eller inte. Vidare har frågan om åtgärdslogik varit drivande i den tematiska fördjupningen om samverkan och samordning. Är genomförandet av strategin något mer än genomförandet av enskilda, mer eller mindre oberoende insatser?

Eftersom NGTS är en utgångspunkt för ytterligare insatser från regering och andra aktörer går det inte att fastställa en konstant mängd insatser som Trafikanalys har att följa upp. Uppföljningen behöver ta höjd för att nya regeringsuppdrag och initiativ kan förändra förutsättningarna för tidigare insatser. I framtida uppföljningar och utvärderingar kommer denna fråga att belysas mer specifikt, det vill säga om och hur insatser och prioriteringar av dessa har förändrats över tid. I den aktuella uppföljningen utgår vi från NGTS och nya efterföljande insatser under 2018-2019.⁹

Huvudfrågorna i uppföljningen är vem som genomför vilka insatser, hur de förankras hos och mellan aktörer, vad arbetet innebär i praktiken, vad det har resulterat i, hur eventuella resultat hanteras av berörda aktörer, samt hur arbetet förhåller sig till skrivningarna i NGTS. Även Regeringskansliet, NGTR och rådskansliet är i sammanhanget att betrakta som "åtgärder" eftersom de har samverkande och samordnande funktioner i genomförandet av NGTS. Det finns givetvis även behov av löpande samverkan och samordning på många andra organisationsnivåer för att avgöra om och när olika åtgärder ska vidtas, i offentlig och enskild verksamhet. Dessa berörs i uppföljningen av enskilda uppdrag.

I den aktuella uppföljningen är enskilda insatser i fokus, inklusive strukturer och processer för samverkan och samordning i genomförandet av NGTS. Som tidigare sagts går vi här inte närmare in på frågor om effekter av enskilda insatser och måluppfyllelse i NGTS som helhet. Det är frågor som hör hemma i kommande utvärdering. Vi ska dock kort ta upp vissa utmaningar med en utvärdering som också relaterar till uppföljningen.

Effektkedjor

Inför Trafikanalys första uppföljningsrapport granskades NGTS med avseende på hur åtgärder kan förväntas resultera i effekter som bidrar till måluppfyllelser, det vill säga effektkedjor, från enskilda och samverkande åtgärder, till effektiva och hållbara godstransporter. Överlag är tidsplanerna och horisonterna i NGTS mycket varierande, samtidigt som effekterna är formulerade i termer av nya och bättre "förutsättningar". Det går inte att urskilja några entydiga effektkedjor, det vill säga hur, när och var insatser är tänkta att påverka varandra och förändra dagens godstransporter. Trafikanalys uppdrag sträcker sig till 2022, men flera insatser sträcker sig längre än så, till exempel satsningar på infrastruktur. Det innebär att utvärderingen av genomförandet av NGTS behöver ta fasta på om och hur förutsättningarna för godstransportsystemet förändras över tid, och i så fall om det kan bidra till NGTS syfte och mål.

⁹ En aktuell lista av expedierade uppdrag finns här: 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.

Uppföljningen omfattar första delen, det vill säga arbetet med genomförandet av NGTS, medan utvärderingen fokuserar på eventuella förändrade förutsättningar och effekter av NGTS. I båda fallen är det centralt att beakta samverkans- och samordningsfaktorer, men med kompletterande perspektiv. I uppföljningen ser vi samverkan och samordning som processer i genomförandet, det vill säga hur regeringen, NGTR och Trafikverket leder arbetet med att genomföra NGTS. I utvärderingen handlar det snarare om ett systemperspektiv, det vill säga om och hur insatser samverkar och samordnas i omställningen av transportsystemet.

2.4 Metod för uppföljning

Uppföljningen omfattar i praktiken två delar: (1) genomgång och analys av insatser, och (2) studier av samverkan och samordning i genomförandet, inklusive mediaanalys av omvärldsperspektiv på strategin och dess genomförande. Här konkretiserar vi uppläggen för respektive del.

Genomgång och analys av enskilda insatser

För att följa upp insatserna i strategin har Trafikanalys samlat in underlag och uppgifter genom att söka efter publicerat material och bedriva ett brett kontaktarbete med myndigheter, branschaktörer, transportörer och transportköpare. Målet har varit att identifiera planer, aktiviteter och resultat, organisationsstrukturer och processer i genomförandet av insatserna. Mer specifikt har uppföljningen väglett av fem frågor om genomförandet.

1. Vem är ansvarig? Hur ser rollfördelningar, organisation och resurser ut?
2. Hur fungerar styrning och planering, samverkan och samordning?
3. Vilka aktiviteter pågår och hur relaterar dessa till insatsbeskrivningar i strategin?
4. Hur ser resultatrapporteringen ut i relation till resultatmål?
5. Vilka följdplaner och åtgärder har arbetet fått enligt aktörerna själva?

För ändamålet har vi formulerat ett protokoll för att bedöma fem aspekter av insatserna i strategin (Tabell 2.1). I arbetet med uppföljningen har vi framför allt fokuserat på de fyra första frågorna. Den femte frågan kopplar mer an till utvärderingen där även resultat och effekter av arbetet ska belysas.

Förfrågningar om uppgifter och underlag har riktats till företrädare för ansvariga eller berörda aktörer. Att identifiera aktörer och företrädare som kan besvara frågorna har varit ett arbete i sig eftersom det inte framgår av godstransportstrategin. Insatserna är av väldigt olika karaktär, vilket gör att frågornas relevans, form och innehåll varierat beroende på insats, aktör och företrädare.

Alla insatser i strategin har bedömts enligt tre statuskoder: pågående, fullföljd och osäker. För insatser som vi har statusbedömt som "pågående" har vi identifierat ansvariga och aktiviteter. För insatser som vi statusbedömt som "fullföljda" har vi även funnit resultat som ligger i linje med resultaten som uttryckts om insatsen i godstransportstrategin. I vissa fall är tidshorisonten för insatserna mycket lång, exempelvis för vissa infrastrukturinvesteringar. Dessa insatser kan därmed inte bedömas som "fullföljda". För insatser som vi bedömt som "osäkra" har vi funnit en osäkerhet gällande genomförandet av insatsen. Det kan både handla om att det inte finns någon ansvarig för insatsen, exempelvis då ett aviserat uppdrag inte har beslutats, eller att

genomförandet av insatsen väsentligt avviker från vad som kunde förväntas baserat på skrivningarna i den nationella godstransportstrategin. Statusbedömningen utgör dock ingen utvärdering. Det är inte heller en bedömning av om insatsen är viktig eller inte, om den skapar nya förutsättningar för godstransporter, samt i så fall hur. Statusbedömningen tjänar syftet att beskriva status på genomförandet insatsen.

Utöver statusbedömningen har vi analyserat och klassificerat insatserna utifrån vilken typ av aktiviteter de innehåller. Med insatser avser vi här de skrivningar som finns i NGTS. Med "aktiviteter" avser vi de aktiviteter eller uppdrag som finns beskrivna i insatsen, det kan exempelvis vara att genomföra en utredning eller ökad kontroll och tillsyn. Klassificeringen av insatser baserat på vilka aktiviteter insatserna innehåller gjordes av Trafikanalys projektgrupp efter genomgång och statusbedömning av enskilda insatser. Insatserna grupperades i flera steg tills dess att en typologi erhöles. Genom att kombinera statusbedömningen med klassificeringen baserat på vilka typer av aktiviteter, kan vi analysera vilka typer av insatser som är förenade med större osäkerhet än andra, respektive som i högre grad är fullföljda. Resultatet av det arbetet, inklusive typologin, presenteras i kapitel 3, medan genomgången av enskilda insatser presenteras i kapitel 4.

Tabell 2.1. Protokoll för bedömningar av enskilda insatser i NGTS. En insats som bedöms ligga i någon fas 1-3 har vi benämmt som "pågående" (gul). En insats som bedöms ligga i någon fas 4-5 har vi benämmt som "fullföljd" (grön). Om det föreligger en betydande osäkerhet i något avseende i genomförandet av en insats har vi benämmt den som "osäker" (röd), oavsett fas insatsen befinner sig i.

Fas eller komponent i genomförandet av insatser	Nyckelfråga i bedömningar <i>Är följande delar klargjorda i genomförandet?</i>	Kriterier och färgkoder för en sammanfattande lägesbedömning av insatser	
1. Ansvar, organisation och resurser	<i>Ansvars- och resursfördelning</i>	En insats fortgår mer eller mindre planerligt och omfattar aktiviteter och/eller delresultat av relevans för mål och syfte i NGTS.	En insats är förenad med betydande osäkerhet i ett eller flera avseenden när det gäller genomförandet: styrning, ansvar, resurser, planer, aktiviteter och/eller resultat.
2. Ledning, samverkan, planering och samordning	<i>Verksamhets- och projektplaner</i>		
3. Pågående aktiviteter och delresultat	<i>Aktivitets- och tidplaner</i>		
4. Resultat, uppföljning och förslag till åtgärder	<i>Resultat och resursåtgång enligt mål och planer</i>	En insats med fullföljda aktiviteter och/eller avrapporterade resultat i linje med syfte eller mål enligt NGTS.	
5. Utvärdering av effekter och implementering	<i>Värdering av resultat och nya förslag</i>		

Samverkan och samordning i genomförandet

Samverkan är att betrakta som ett generellt processmål i NGTS, från att skapa samsyn kring mål, behov och åtgärder, till att utveckla samarbetet kring och samordningen av transport-upplägg och överflyttning, både offentlig-privat samverkan och branschsamverkan. I NGTS är skrivningarna om samverkan både generella för strategin i sin helhet, och specifika för en rad enskilda insatser. Mot den bakgrunden såg Trafikanalys även behov av tematiska studier av samverkan och samordning i genomförandet av NGTS. I huvudsak handlar det om tre studier, men som har kompletterats med genomgång av publicerat material.

- Mediaanalys – vilken är den allmänna bilden av NGTS och dess genomförande?
- Intervjuer med ledamöter i NGTR – hur ser ledamöterna på rådets roll?
- Intervjuundersökning om Trafikverkets och rådskansliets roller – hur ser berörda företrädare på myndighetens och kansliets samordning?

Mediaanalysen är en vidareutveckling av och jämförelse med den mediaanalys som gjordes i Trafikanalys första uppföljning av NGTS. Intervjuer med rådsmedlemmar syftade till att belysa ledamöternas förväntningar på och erfarenheter av rådets arbete hittills. Den tredje studien inriktades på Trafikverkets och rådskansliets roller eftersom de är centrala för samordningen i genomförandet av strategin. Trafikanalys anlidade ett konsultföretag för detta. Närmare upplägg och resultat presenteras i kapitel 5.

3 Analys av systematisk genomgång av insatser

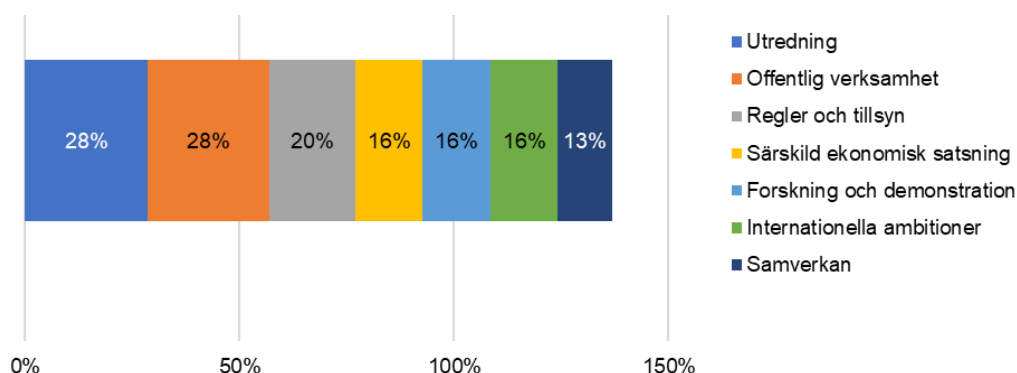
I detta kapitel återfinns en analys av arbetet med genomförandet av insatserna i NGTS samt sammanfattande resultat och beskrivningar av detta arbete.

3.1 Insatser av varierande karaktär

Trafikanalys bedömer att arbetet fortgår mer eller mindre planenligt för knappt två av tre insatser (gul status för 60 av 95 insatser). Närmare en av fem insatser bedömer vi som fullföljda i linje med NGTS (grön status för 19 av 95 insatser). Lika många bedömer vi som förenade med osäkerhet (röd status för 16 av 95 insatser).

Insatserna i NGTS är av varierande karaktär. För att bättre förstå och kunna beskriva genomförandet av NGTS har vi klassificerat insatserna utifrån vad de innehåller för typ av aktiviteter (se avsnitt 2.4 för metodbeskrivning). En aktivitet kan exempelvis vara en utredning, en regelförändring, en särskild ekonomisk satsning, eller ge uttryck för en ambition att Sverige ska driva vissa frågor i internationella sammanhang. En insats kan innehålla flera typer av aktiviteter, exempelvis både en ekonomisk satsning och en regelförändring. I Figur 3.1 visas hur stor andel av insatserna som har en viss typ av aktivitet. Då en insats kan innehålla flera typer av aktiviteter är summan av samtliga insatser över 100 procent.

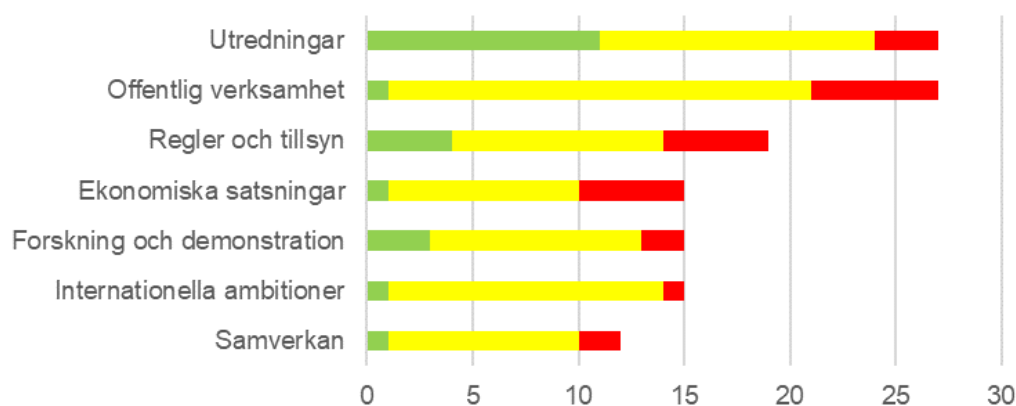
De två vanligaste aktiviteterna är utredningar och uppgifter som ligger inom offentlig verksamhet, såsom myndigheters löpande verksamhet eller styrning av statliga bolag. Dessa typer av aktiviteter återfinns beträffande knappt en tredjedel av insatserna. En femtedel av insatserna innehåller någon form av regelarbete eller förstärkt tillsyn och kontroll. Ungefär en sjättedel av insatserna innehåller aktiviteter som är kopplade till en särskild ekonomisk satsning, aktiviteter kopplade till forskning och innovation, respektive aktiviteter kopplade till internationella ambitioner. Ungefär en åttondel av insatserna innehåller skrivningar om samverkan.



Figur 3.1. Klassificering av insatserna i NGTS. Se Bilaga 1 för att se klassificering för respektive insats. Typ av aktivitet summerar till mer än 100 procent då en insats kan innehålla flera typer av aktiviteter.

Generellt har vi bedömt insatser som innehåller breda och allmänt formulerade aktiviteter som pågående i högre utsträckning. Det gäller framförallt insatser kopplade till offentlig verksamhet, internationella ambitioner, samverkan och till viss del även ekonomiska satsningar. Insatser som är mer avgränsade till sin karaktär såsom utredningar, regler och tillsyn, och i viss mån forskning och demonstration, har vi i lägre utsträckning bedömt som pågående, här är istället andelen fullföljda och osäkra insatser fler. Det finns ungefär lika många insatser som är breda och allmänt formulerade, som insatser som är mer avgränsade till sin karaktär.

Utredningar är den typ av aktivitet där det är lättast att konstatera avrapporterade eller avslutade resultat, vilket kan förklaras av att utredningar ofta är avgränsade uppdrag. Vi har bedömt elva (av 27) insatser som innehåller utredningar som fullföljda, se Figur 3.2. Detta beror oftast på att en utredning är genomförd och slutredovisad, exempelvis regerings-uppdraget om hur intermodala transporter kan främjas (insats *F46*). Insatser som innehåller forskning och demonstration har också i relativt stor utsträckning (tre av 15) bedömts som fullföljda. Här är konkreta resultat inrättade innovationskluster (*I61* och *I65*) och pågående forskningsprogram (*I60*).



Figur 3.2. Antal insatser som innehåller aktiviteter av respektive typ samt bedömning av insatserna. En insats kan innehålla flera typer av aktiviteter. Grön - fullföljd och/eller avrapporterad, gul - pågående, röd - osäkert genomförande.

Insatser som innehåller aktiviteter som är kopplade till internationella ambitioner, samverkan och offentlig verksamhet har störst andel pågående insatser (13 av 15, 9 av 12 respektive 20 av 27). Då det gäller offentlig verksamhet och samverkan är det svårt att peka på avslut eller enskilda resultat, då det ofta handlar om löpande verksamhet, exempelvis Trafikverkets arbete med innovationsupphandling (*L78*) och Energimyndighetens uppdrag att samordna laddinfrastruktur och infrastruktur för förnybara drivmedel (*I62*). Detsamma gäller insatser som handlar om Sveriges ambitioner i internationella sammanhang, där förhandlingar kan pågå under lång tid. Ett exempel på detta är Sveriges ambitioner för minskade utsläpp från sjöfarten och luftfarten (*I66*).

Lägst andel pågående insatser finns inom kategorierna utredningar, regler och tillsyn samt särskilda ekonomiska satsningar, 44, 53 respektive 60 procent. En tänkbar förklaring till detta är att insatserna är mer avgränsade och därför lättare att bedöma som fullföljda. För avgränsade insatser är det också lättare att se osäkerhet i genomförandet, det vill säga att arbetet inte sker i enlighet med NGTS intentioner. Insatser som innehåller särskilda ekonomiska satsningar har högst andel osäkra insatser (fem insatser av 15) av samtliga

kategorier. För dessa insatser ser Trafikanalys en osäkerhet gällande genomförandet framförallt på grund av att de ekonomiska satsningarna inte realiserats fullt ut. Det gäller exempelvis lägre utbetalningar än förväntat kopplat till Eko-bonus för fartyg (*E38*), att inget innovationskluster har startats upp för transporteffektiva elektrifierade urbana godstransporter (*K75*), samt stärkt kvalitet i yrkesutbildningarna där nämnda kvalitetsmedel inte hanteras separat från allmänna medel (*M88*). Även insatser med koppling till regel och tillsyn har en hög andel osäkra insatser (fem av 19), exempelvis arbetet med miljöstyrande avgifter (*E40*). Längst andel osäkra insatser finns kopplat till internationella ambitioner (en av 15) och forskning och innovation (två av 15).

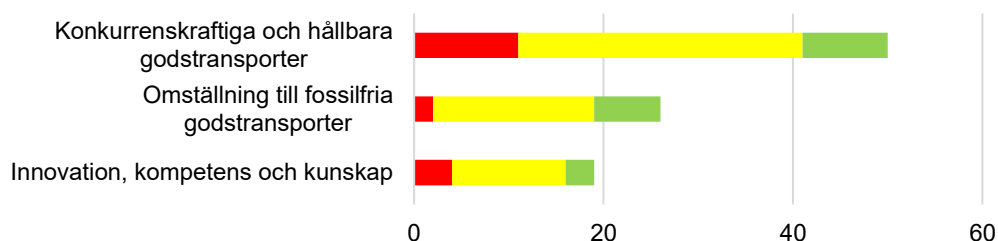
3.2 Resultat för strategins målområden

I den nationella godstransportstrategin finns tre målområden, konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter, omställning till fossilfria godstransporter och innovation, kompetens och kunskap (se avsnitt 1.1).

Konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter

Sex av insatsområdena och drygt hälften av insatserna (50 insatser) i NGTS tillhör det första målområdet konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter. I NGTS beskrivs bland annat att välfungerande godstransporter är en förutsättning för ett livskraftigt Sverige, att sund konkurrens, ordning och reda och schyssta villkor är viktigt samt att ekonomin måste ställa om för att möta klimatutmaningen.

Flest fullföljda insatser finns inom målområdet konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter, nio insatser (Figur 3.3). De insatser som vi har bedömt som fullföljda inom detta målområde är framför allt utredningar, liksom i strategin som helhet. Exempelvis en kartläggning av skatter och avgifter (*E41*) och analys av hur intermodala transporter kan främjas (*F46*). Men det är också insatser kopplade till regelförändringar, såsom förslag till nya områden som kan klassas som inre vattenvägar (*F43*) och förlängd tid som ett fordon kan klampas (*C21*). Målområdet konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter har störst antal osäkra insatser, (elva av 50). De osäkra insatserna är kopplade till flera typer av aktiviteter, exempelvis utvärdering av tonnagebeskattning som ännu inte genomförts (*E39*) eller färdplan för Arlanda som inte tagits fram (*A8*). Det kan också vara insatser kopplade till regler, såsom vägslitageskatt (*E36*), miljöstyrande avgifter (*E40*) eller samverkan kopplat till stärkt cybersäkerhet (*D35*), där Trafikanalys inte lyckats identifiera något pågående arbete i linje med NGTS.

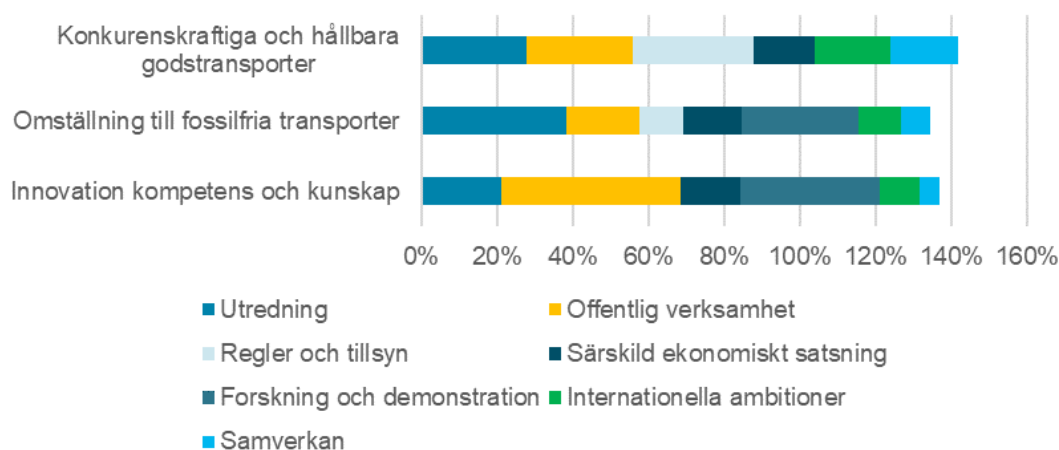


Figur 3.3. Bedömning av genomförandet kopplat till NGTS målområden. Grön - fullföljd och/eller avrapporterad, gul – pågående, röd – osäkert genomförande.

Omställning till fossilfria transporter

En fjärdedel av insatserna (26 insatser) och fem insatsområden tillhör målområdet omställning till fossilfria godstransporter. I NGTS står bland annat att klimatet är vår tids ödesfråga och att arbetet inriktas på att öka transporteffektiviteten och att genomföra övergången till förnybara drivmedel.

Målområdet omställning till fossilfria godstransporter har högst andel fullföljda insatser (sju av 26) och lägst andel osäkra insatser (2 av 26). De fullföljda insatserna innehåller utredningar, som exempelvis Biogasmarknadsutredningen (I58) och en utredning som kopplar till förutsättningarna för att öka godstransporternas nyttjandegrad i järnvägssystemet (G53). Det handlar också om vissa forskningsinsatser, såsom uppstartade innovationskluster (I61 och I65) och medel till forskning om biodrivmedel (I60). De två osäkra insatserna i målområdet beror på att inget innovationskluster har startats för transporteffektiva elektrifierade urbana godstransporter (K75) och att ett aviserat regeringsuppdrag inte har lagts (H54). Målområdet har färre insatser med aktiviteter som rör offentliga aktörers löpande verksamhet, se Figur 3.4.



Figur 3.4. Kategorisering av insatser kopplat till respektive målområde. Typ av aktivitet summerar till mer än 100 procent då en insats kan innehålla flera typer av aktiviteter.

Innovation kompetens och kunskap

De resterande 19 insatserna och tre insatsområdena i NGTS tillhör målområdet innovation, kompetens och kunskap. I NGTS framgår att för innovation krävs förmåga att skapa och producera innovativa lösningar och tekniker för att stärka Sveriges konkurrenskraft. De insatser som är fullföljda inom målområdet innovation, kompetens och kunskap är, liksom inom övriga målområden, i stor utsträckning utredningar, exempelvis om trafikens samhällsekonomiska kostnader (N95) eller om drönare (L84).

Tre av 19 insatser i målområdet innovation, kompetens och kunskap har vi bedömt ha ett osäkert genomförande. Det är insatser där genomförandet inte fortskrider i enlighet med NGTS. Det går inte att säga att de osäkra insatserna är kopplade till en särskild typ av aktivitet. Det rör sig om skilda saker såsom internationella ambitioner, forskning och innovation kopplat till gröna godsstråk (L79), särskilda satsningar och offentlig verksamhet kopplat till starkt kvalitet i yrkesutbildningarna (M88) och förbättrade kunskapsunderlag för järnvägstransporter (M92). Men målområdet innovation, kompetens och kunskap innehåller i högre utsträckning än de andra målområdena insatser som är kopplade till offentlig

verksamhet, vilket är en typ av aktiviteter som generellt sett är mindre avgränsade till sin karaktär och där vi bedömt fler insatser som pågående.

Resultat och förändrade förutsättningar

Vi har gjort en översiktlig bedömning av vilka insatser som på ett påtagligt sätt påverkat förutsättningarna för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter. Vår bedömning är att arbetet med cirka 20 insatser i strategin har bidragit till förändrade förutsättningar. Hälften av dessa är kopplade till målområdet konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter, en fjärdedel till omställning till fossilfria godstransporter och resterande fjärdedelen till innovation, kompetens och kunskap.

Fem av de insatser som vi bedömt gett ändrade förutsättningar har vi också bedömts som fullföljda. Dessa är exempelvis förlängd tid för klampning av fordon (C21), miljökompensation för järnväg (E37), nya normer för utsläpp från lastbilar (I63) och fler platser inom yrkesförarutbildningen (M87). Tre fjärdedelar av insatserna som vi bedömer påverkar förutsättningarna för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter har vi bedömt som pågående. Det gäller exempelvis insatsen kopplat till en nationell samordnare för ökad inrikes sjöfart och närsjöfart (F42) som vi bedömer har ökat samverkan och samsynen i frågan, och insatsen kopplat till smidiga och effektiva gräns-kontroller (B17) där rutinerna ändrats så att mervärdesskatten betalas i förväg innan tullklarering sker. De insatser som vi har bedömt bidra till förändrade förutsättningar innehåller flera olika typer av aktiviteter.

3.3 Resultat för strategins insatsområden

I detta avsnitt sammanfattas resultaten av vår uppföljning för de 14 insatsområdena i NGTS.

Insatsområde A: Robust, tillförlitlig och kapacitetsstark infrastruktur för godstransporter

Enligt NGTS är väl fungerande infrastruktur en förutsättning för att skapa ett transportsystem som kan möta näringslivets behov. Näringslivets godstransporter sägs också vara ett av de områden som har prioriterats i den nationella trafikslagsövergripande planen för transport-infrastruktur.

Insatsområdet innehåller tio insatser där samtliga insatser utom två pågår enligt plan. De pågående insatserna är till största delen kopplade till offentliga aktörers ordinarie verksamhet, exempelvis Trafikverkets arbete med infrastrukturinvesteringar (A1) och underhåll (A2). Vissa av insatserna har särskilda skrivningar om samverkan, såsom arbetet med näringslivspott för järnvägsåtgärder (A3) och arbetet kopplat till bärighet på väg (A4). En insats har bedömts som fullföljd – den handlar om en särskild satsning på det kapillära järnvägsnätet (A9). En insats är bedömd som osäker, då ingen färdplan för Arlanda har tagits fram (A8).

Insatsområde B: Smidiga och effektiva gränsöverskridande transporter

I NGTS framhålls att Sveriges företag är beroende av fungerande internationella godstransporter. Gränsöverskridande transporter måste därför fungera väl och upplevas som smidiga och effektiva. Infrastrukturen ska vara så robust att större avbrott i näringslivets transporter kan undvikas.

Samtliga sju insatser inom insatsområdet pågår enligt plan. Sverige deltar aktivt i det europeiska samarbetet kopplat till det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) och Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE) för finansiering av projekt med koppling till de transeuropeiska nätverken för transporter (B11). Sverige arbetar också med att utveckla godskorridoren ScanMed (B13). Inom ramen för gränsnära samarbeten bedriver Sverige ett aktivt arbete genom projekt inom Östersjöstrategin och Barentssamarbetet (B14). Sverige planerar också nya tågförbindelser mellan Norge (B15) och Danmark (B16). Samtliga insatser inom området är långsiktiga. Några insatser har Sverige jobbat med under en längre tid, såsom samarbetet inom TEN-T och FSE, och har byggt upp stor erfarenhet och god samstämmighet med nationella mål. Andra insatser, som järnvägsförbindelserna, befinner sig på planeringsstadiet. Trafikanalys anser att samtliga insatser ligger i fas med uppställda mål och förväntningar.

Insatsområde C: Tydliga regler och en stärkt svensk transportnäring

En stark svensk transportnäring är viktig för exportföretagen och har stor betydelse för vårt välstånd och gemensamma välfärd, enligt NGTS. Vidare krävs funktionella regler, god regelefterlevnad, ett effektivt kontrollsystem och en marknad med sund konkurrens för att stärka transportnäringen.

Inom insatsområdet finns 14 insatser. Tio av dessa insatser är pågående och handlar främst om regler och tillsyn, men även utredningar och internationella ambitioner. Det gäller exempelvis frågor kopplade till EU-regler (bland annat C19, C24 och C26), effektivare kontroller på vägarna (C20), funktionsbaserade regler för sjöfarten (C29), liksom frågor kopplade till farligt gods (C30) och gränsoverskridande avfallstransporter (C31). Två insatser bedöms som fullföljda. Det gäller regler om förlängd tid för klampning (C21) och en skärpning av beställaransvaret (C18) för yrkestrafiklagen och taxitrafiklagen som båda har trätt i kraft. Arbetet med två insatser pågår inte enligt ambitionerna i NGTS och är bedömda som osäkra. Det gäller regelverk för automatiserad körning (C25) och en insats kopplat till fler svenska fartyg (C28), där det fortfarande inte är möjligt att få ett förhandsbesked gällande fartygsstöd.

Insatsområde D: Stärkt krisberedskap

I NGTS framhålls transportsektorns betydelse för att upprätthålla samhällsviktig verksamhet, såväl i fred som vid kris och i krig. Verksamheter såsom försvar, sjukvård, räddningstjänst, polisen, dricksvatten- och livsmedelsförsörjning är beroende av fungerande transporter och infrastruktur. Dessa och andra samhällsviktiga transporter måste fungera även vid störningar av olika slag. Elavbrott, IT-incidenter, cyberattacker och extremväder är exempel på störningar som kan drabba transportsystemet.

I NGTS beskrivs fyra insatser som syftar till en stärkt beredskapsförmåga att upprätthålla samhällsviktiga transporter i händelser av kriser. Två av dessa har vi bedömt som pågående och resterande två har ett osäkert genomförande. De pågående insatserna handlar om stärkt krisberedskap (D33) och stärkt offentlig-privat samverkan (D34). En insats om stärkt robusthet för samhällsviktig infrastruktur och transporter (D32) bedöms som osäker då myndigheternas arbete är inriktat på en robust infrastruktur, snarare än transporter som sådana. Arbetet med cybersäkerhet (D35) har bedömts som osäkert då Trafikanalys inte lyckats identifiera någon samlad lägesbild av cybersäkerhetsrisker, sårbarheter eller åtgärder inom transportsektorn.

Insatsområde E: Ekonomiska styrmedel för hållbara godstransporter

Enligt NGTS kompletterar trafikslagen varandra. Regeringens klimatprincip innebär att det ska vara billigare att agera miljövänligt och dyrare att släppa ut. Regeringens ambition är vidare att fler godstransporter ska göras med järnväg och sjöfart.

Insatsområdet innehåller sex insatser, där två bedöms som fullföljda och resterande fyra som osäkra. Detta är insatsområdet med störst andel osäkra insatser. De fullföljda insatserna är dels en utredning om skatter och avgifter (*E41*), samt en ekonomisk satsning i form av miljö-kompensation för järnväg (*E47*). De osäkra insatserna kopplar främst till regler i form av att miljöstyrningen genom avgifter på transportområdet inte ökat (*E40*), att inget arbete för att införa vägsplitageskatt kunnat identifieras (*E36*) och att den aviserade eko-bonusen för sjöfart inte betalats ut i den omfattning som aviserats (*E38*). Den sista osäkra insatsen kopplar till en utvärdering av tonnagebeskattning på sjöfartsområdet som ännu inte har påbörjats (*E39*).

Insatsområde F: Samordning och samarbete för ökad intermodalitet

För att godstransporter i ökad utsträckning ska kunna ske med järnväg och sjöfart krävs fler intermodala transporter enligt NGTS. Vidare krävs mer och djupare samarbete mellan aktörer för att möjliggöra effektivare omlastning. Enligt NGTS ser regeringen positivt på de samarbeten som har initierats och uppmuntrar till fortsatt arbete i denna fråga.

I NGTS finns nio insatser kopplade till detta insatsområde. Samtliga insatser har pågående arbete (5 insatser) eller har uppvisat resultat (4 insatser). Resultaten består av utredningar kopplade till inre vattenvägar (*F43*), omlastningskostnader (*F46*), Green Cargo (*F49*) samt kartläggning av åtgärder för fler godstransporter på järnväg och med fartyg (*F47*). De pågående insatserna är i stor utsträckning kopplade till samverkan, det gäller exempelvis tillsättningen av en nationell samordnare för ökad inrikes sjöfart och närsjöfart (*F42*), samt fortsatt dialog och samverkan för ökade sjötransporter (*F44*).

Insatsområde G: Transporteffektivitet

Enligt NGTS bör godstransporterna i Sverige vara transporteffektiva, vilket innebär att de ska vara så effektiva som möjligt utifrån energi-, miljö- och ekonomiska perspektiv. Enligt NGTS finns det stor potential att öka transporteffektiviteten genom samordning av transporter, ökad fyllnadsgrad, minskade tomtransporter och effektivare rutter.

Inom detta insatsområde finns det tre insatser. Samtliga insatser innehåller utredningar av något slag. Det gäller exempelvis längre och tyngre fordon (*G51*) och data för ökad fyllnadsgrad (*G52*).

Insatsområde H: Samhällsplanering för godstransporter

Godstransporter bidrar till att tillgodose behov hos människor och företag i hela landet. Samtidigt påverkar godstransporterna miljön i städerna, exempelvis ljudmiljön, luftkvaliteten och trafiksäkerheten. För att skapa hållbara transporter finns det behov av en förbättrad samordning mellan transport- och markanvändningsplanering. Regeringen anser att godstransporter behöver inkluderas i de olika planeringsprocesserna på ett tydligare sätt såväl lokalt och regionalt som nationellt. Förutsättningarna för användning av nya lösningar inom godsområdet behöver förbättras. Det finns också ett behov av att öka kunskapen och kompetensen om godstransporter och logistik i den lokala och regionala samhällsplaneringen.

I detta område finns tre insatser. En insats bedöms vara fullföljd, en bedöms som pågående och en bedöms ha ett osäkert genomförande. Boverket har haft i uppdrag att ta fram en vägledning för att främja effektivare användning av infrastruktur och fordon i den fysiska planeringen (*H56*). Uppdraget redovisades den 15 februari 2020. Det uppdraget bedöms som fullföljt. Den pågående insatsen handlar om att Energimyndigheten har fått i uppdrag att i dialog med andra myndigheter nå ökad transporteffektivitet genom fysisk planering (*H55*). Uppdraget löper ut år 2021.

En planerad insats, där Trafikverket via ett regeringsuppdrag ska analysera hur näringslivets behov av godstransporter kan vägas in i infrastrukturplaneringen (*H56*), bedöms som osäker då något regeringsuppdrag på området ännu inte beslutats.

Insatsområde I: Krafttag för förnybara drivmedel

För att minska utsläppen från inrikes transporter med 70 procent till 2030 jämfört med 2010 krävs att fossila bränslen byts ut mot förnybara enligt NGTS. På kort sikt gäller det vägtransporter, men på längre sikt även luftfart och sjöfart. Enligt NGTS är tillgången till förnybara bränslen än så länge begränsad, samtidigt som Sverige har goda möjligheter att producera förnybara drivmedel.

Inom detta insatsområde finns tio insatser varav vi har bedömt hälften som pågående och hälften som fullföljda. De fullföljda insatserna handlar bland annat om utredningar, exempelvis utredningen Biojet för flyget (*I58*) och en analys av hur introduktionen av tunga fordon med låga utsläpp kan främjas (*I63*). Andra fullföljda insatser handlar om forskning, såsom stöd till Samverkansprogrammet för förnybara drivmedel och system, Energimyndighetens biodrivmedelsprogram, Vinnovas strategiska innovationsprogram för bioinnovation (*I60*) samt inrättandet av innovationskluster (*I65*). Arbetet med innovationsklustret för etanol följer dock inte tidplan och har därmed blivit bedömt som pågående (*I64*).

Andra pågående insatser handlar om Upphandlingsmyndighetens pågående arbete med upphandlingskriterier (*I59*) och om Energimyndighetens ansvar för samordning av utbyggnad av laddinfrastruktur och förnybara drivmedel (*I62*). Två pågående insatser handlar om regler - dels arbetet med reduktionsplikten (*I57*), där nya nivåer ännu inte beslutats, dels internationellt regelarbete där Sverige vill skärpa kraven på det marknadsbaserade styrmedlet för flyg och möjliggöra för fler förnybara bränslen för sjöfarten (*I66*).

Insatsområde J: Nationell satsning på elektrifiering av godstransporter

Regeringen anser att ökad elektrifiering av godstransporter behövs för att nå transportsektorns klimatmål och att det även bidrar till förbättrad luftkvalitet och minskat buller i städerna. Regeringen genomför därför en nationell satsning på elektrifiering av godstransporter i strategin för att stödja omställningen.

Inom insatsområdet finns sju insatser varav samtliga bedöms som pågående. Trafikverket har regeringens uppdrag att driva en rad demonstrationsprojekt för elvägar (*J67*). Även Elsäkerhetsverket arbetar för att tillhandahålla vägledning för elsäkerhet på området. Regeringen har avsatt medel för en testbädd för elektromobilitet (*J68*), projektet har fått klartecken och medel från EU-kommissionen att starta upp sin verksamhet. För tung trafik har regeringen föreslagit en ny klimatpremie för ellastbilar och elektrifierade arbetsmaskiner (*J69*). Den premien föreslås slås samman med den tidigare elbusspremien. Det gemensamma anslaget till dessa klimatpremier förstärks med 20 miljoner för 2020 till totalt 120 miljoner

kronor. Regeringen avser vidare att investera 150 miljoner kronor i laddinfrastruktur längs större vägar de tre kommande åren, vilket även berör laddning av bland annat tunga fordon (J70). Regeringen verkar för att förlänga nedsatt beskattning på landström samt driver ståndpunkten att utbyggnaden av landström i högre grad ska omfattas i det horisontella programmet för sjömotorvägar inom EU:s transeuropeiska transportnät (TEN-T) (J71). Arbetet med att elektrifiera järnvägen pågår (J72). Regeringen har också förstärkt och förlängt klimatinvesteringsstödet (J73).

Insatsområde K: Urbana godstransporter

En hållbar stadsutveckling utgår från en helhetssyn på hur städer ska omfatta både miljömässiga, sociala och ekonomiska dimensioner. Ökad samordning, bättre ruttplanering, högre fyllnadsgrad och anpassade tider för transporter bör kunna effektivisera gods-transporterna i städerna. Godstransporter är en förutsättning för ett hållbart samhällsbygge i städerna, samtidigt som dessa godstransporter påverkar miljön, exempelvis ljudmiljön, luftkvaliteten och trafiksäkerheten. Många lösningar finns lokalt och regeringens roll är att stödja kommunerna i arbetet med att utveckla nya lösningar.

Inom insatsområdet ryms tre insatser, varav två bedöms som pågående och en osäker. Regeringen har breddat stadsmiljöavtalen till att även omfatta insatser för samordning och effektivisering av godstransporter (K74). Regeringen anser att hållbara godstransporter är en del av smarta städer. Därför har de gett Energimyndigheten i uppdrag att leda Hållbara nordiska städer med fokus på klimatsmart mobilitet. Vidare har Energimyndigheten gett Svenska Miljöinstitutet (IVL) i uppdrag att driva regeringsuppdraget Smart City Sweden. IVL ska gemensamt med regioner och andra aktörer vidareutveckla, koordinera och hålla samman besöksverksamheten inom ramen för en nationell demonstrationsplattform (K76). Regeringen har också gett Energimyndigheten i uppdrag att utlysa medel för innovationskluster som ska verka för demonstration av transporteffektiva lösningar för elektrifierade urbana gods-transporter (K75) inklusive övriga delar för ett fungerande logistiksystem, exempelvis ruttplanering, automatisering, samlastning, ökad fyllnadsgrad och omlastning för distribution med andra fordon i stadsmiljö. Insatsen har dock avbrutits på grund av att ingen sökte de utlysta medlen.

Insatsområde L: Permanent världsutställning för innovationer på transportområdet

Regeringens ambition är att göra Sverige till ett föregångsland för ett hållbart och digitaliserat transportsystem. NGTS framhåller vikten av att värna den framskjutna position som Sverige har i frågor om uppkopplade, samverkande och självkörande fordon och system. Samtidigt ställer klimatförändringarna krav på en global omställning av ekonomin. Regeringen bedömer att digitalisering och smartare transporter har god potential att minska utsläppen.

Området omfattar nio insatser, varav en är fullföljd, en är osäker och resterande pågående. Den fullföljda insatsen handlar om en utredning om drönare (L84). Genomförandet av insatsen om gröna digitala godsstråk bedöms som osäker då det inte finns några integrerade planer för sådana stråk (L79). Många insatser genomförs, men Trafikanalys har inte lyckats identifiera någon samordnad styrning och uppföljning. De pågående insatserna handlar bland annat om Trafikverkets ordinarie arbete med forskning och innovation (L77), innovationsupphandling (L78) och elvägar (L80) samt inrättandet av innovationskluster (L81).

Insatsområde M: Kompetens inom godstransporter och logistik

Innovation och konkurrenskraft förutsätter kompetensförsörjning och kompetensutveckling, att kunna rekrytera, behålla och utveckla rätt kompetens till transportbranschen. Inom gods- och logistikområdet är efterfrågan på arbetskraft stor, samtidigt som det finns en generell brist på teknisk kompetens.

Området omfattar fem insatser, en fullföljd, tre pågående och en osäker. Majoriteten av insatserna handlar om offentliga aktörers ordinarie verksamhet men en insats innehåller också en analys. Insatsen med osäkert genomförande handlar om stärkt kvalitet i yrkesutbildningarna för vuxna (*M88*), där Trafikanalys inte har identifierat något samordnat arbete med frågor om kvalitet, utbud och rekrytering till yrkesutbildningar, varken generellt om yrkesutbildning på transportområdet, eller specifikt kopplat till godstransporter. Den fullföljda insatsen handlar om fler platser inom yrkesförarutbildningen (*M87*). Pågående insatser rör utbyggt kunskapslyft (*L86*), kompetensförsörjning för järnvägen (*L89*) och arbetet med lotsutbildningar (*L90*).

Insatsområde N: Ökad kunskap om godstransporter och varuflöden

Statistik och kunskapsunderlag av hög kvalitet underlättar analyser av utvecklingen av godstransporter och möjliggör framtagande av bättre styrmedel för att påverka utvecklingen mot mer hållbara och effektiva godstransporter. Regeringen anser att det är viktigt att fortsätta att utveckla statistik och kunskap på godstransportområdet.

Området omfattar fem insatser, en bedöms som fullföljd, tre pågående och en har bedömts ha ett osäkert genomförande. Insatserna handlar främst om offentliga aktörers verksamheter, men två insatser innehåller också utredningar. En av dessa är redovisade rapporter om trafikens samhällsekonomiska kostnader (*N95*). De pågående insatserna handlar om kunskap om urbana godstransporter (*N91*), prognoser för vägfordonsflottan (*N94*) och utvecklade modeller (*N93*). Genomförandet av insatsen om förbättrade kunskapsunderlag om järnvägstransporter (*N92*) bedöms som osäkert då det inte finns några register eller databaser som tillåter detaljerade geografiska lägesbeskrivningar av järnvägstransporter.

4 Detaljerad uppföljning av insatser och initiativ

I detta kapitel finns samtliga insatser i NGTS beskrivna. I avsnitt 4.1 beskrivs insatser kopplade till målområdet konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter. I avsnitt 4.2 beskrivs och bedöms insatser kopplade till omställning till fossilfria transporter. I avsnitt 4.3 finns insatser kopplade till innovation, kompetens och kunskap beskrivna och bedömda. I avsnitt 4.4 finns insatser och uppdrag som tillkommit efter lanseringen av NGTS samlade.

4.1 Konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter

Insatsområde A: Robust, tillförlitlig och kapacitetsstark infrastruktur för godstransporter

A1 Investeringar längs godsstråk i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018-2029

NGTS: [...] Ett flertal större investeringar genomförs för att förbättra möjligheterna för godstransporterna. Särskilt kan nämnas de investeringar som görs för järnvägsanslutning till Gävle hamn och bangårdsförlängningar på Malmbanan för att klara tåg som är 750 meter. [...] För den internationella godstrafiken innebär exempelvis investeringarna i godsstråket genom Bergslagen, inklusive delen Hallsberg–Mjölby, och Malmbanan viktiga förbättringar. Investeringarna i Södertälje sluss och farleden till Luleå bidrar till att öka tillgängligheten [...]. Utbyggnaden och elektrifieringen av Sydostlänken bidrar till att stärka förutsättningarna för hållbara godstransporter [...]. År 2020 öppnar Stockholms Hamn AB en ny hamn för rullande gods och containrar på Norvikudden utanför Nynäshamn. [...] och gynnas av goda landförbindelser genom den nya järnvägsanslutning som hamnen investerar i och så småningom även Tvärförbindelse Södertörn.

Uppföljning

De investeringar som särskilt nämns i NGTS består av namngivna projekt i Trafikverkets nationella plan för transportsystemet år 2018-2029. Av de namngivna projekten i den nationella planen som kopplar till de särskilda investeringarna är,

- fyra pågående projekt,
- ett har planerad byggstart år 2018-2020,
- ett har planerad byggstart år 2021-2023 och
- resterande nio projekt har planerad byggstart under åren 2024-2029.

De fyra pågående projekten i nationell plan är fortfarande pågående. De två projekten med byggstart till och med år 2023 finns med i Trafikverkets byggstartsförslag¹⁰, som anger vilka investeringar Trafikverket avser att starta fram till och med år 2025. Detta bör innebära att de kan genomföras i tid enligt den nationella planen. Tre av projekten med planerad byggstart år 2024-2029, enligt den nationella planen, finns med i Trafikverkets byggstartsförslag. Majoriteten av projekten med planerad byggstart mellan år 2024 och 2029 kommer alltså att påbörjas efter år 2025. För två av de namngivna projekten som är med i byggstartsförslaget planeras byggstarten att tidigare läggas jämfört med nationell plan.¹¹

Ny spåranslutning till Gävle hamn är ett pågående projekt, liksom arbetet med *Södertälje sluss*. *Norviks hamn* samt järnvägsförbindelserna därtill byggs av Stockholms hamnar och finns inte med i den nationella planen. Projektet håller enligt uppgift både tidplan och budget. Containerhamnen planeras öppnas i maj 2020.¹²

Dubbelspårsutbyggnad på *Godsstråket genom Bergslagen* består av flera etapper. Projektet "Hallsberg och Degerön, etapp 1" är enligt nationell plan ett pågående projekt. Det består av tre delar: Genom Hallsberg, mötesspår i Jakobshyttan samt Stenkumla – Dunsjö.¹³ Projektet Genom Hallsberg pågår och beräknas vara klart år 2022.¹⁴ Mötesspåret i Jakobshyttan öppnades för trafik redan 2014.¹⁵ Dubbelspår på sträckan Stenkumla – Dunsjö är färdig byggt.¹⁶ Delsträckorna Hallsberg – Åsbro, Dunsjö – Jakobshyttan samt Jakobshyttan – Degerön har planerad byggstart år 2024-2029 enligt nationell plan. Enligt Trafikverkets byggstartsförslag ska den planerade byggstarten för de två sistnämnda delsträckorna flyttats fram till år 2020-2022.

Dubbelspår mellan Avesta Krylbo och Dalslund har, enligt nationell plan, planerad byggstart mellan år 2018-2020. Projektet omnämns också i Trafikverkets byggstartsförslag, men har enligt information på Trafikverkets webbplats blivit försenat bland annat på grund av kostnadsökningar.¹⁷ Projektet har delats upp i fler delar och ombyggnation av Krylbo bangård ingår inte längre i projektet.¹⁸ De övriga i insatsen nämnda investeringarna kopplade till godsstråket genom Bergslagen har enligt nationell plan planerad byggstart mellan år 2024 och 2029 och finns inte med i Trafikverkets byggstartsförslag.

Bangårdsförlängningar på *Malmbanan* är ett pågående projekt enligt nationell plan. I objektet ingår bangårdsförlängningar i Koskivaara, Lappberg, Gammelstad, Gransjö, Gullträsk, Aptas, bangårdsombyggnad Gällivare samt en ny mötesstation i Mertainen. Samtliga delar är genomförda förutom bangårdsförlängningarna i Gammelstad och Lappberg.¹⁹ Bangårdsförlängning vid Lappberget påbörjades under år 2019²⁰ och densamma i Gammelstad kan tidigast påbörjas 2021²¹. Bangårdsförlängning i Nattavaara och Sikträsk har planerad byggstart år 2024-2029 enligt den nationella planen och finns inte med i Trafikverkets byggstartsförslag.

¹⁰ (Trafikverket, 2019h)

¹¹ (Trafikverket, 2018b)

¹² (Stockholms hamnar AB, 2019)

¹³ (Handling # 61 i Utr 2018/56, 2019)

¹⁴ (Trafikverket, 2019e)

¹⁵ (Trafikverket, 2019o)

¹⁶ (Trafikverket, 2019s)

¹⁷ (Trafikverket, 2020c)

¹⁸ (Trafikverket, 2020)

¹⁹ (Handling # 56 i Utr 2018/56, 2019)

²⁰ (Trafikverket, 2020e)

²¹ (Trafikverket, 2019i)

Tvårförbindelse Södertörn har planerad byggstart mellan år 2021 och 2023 enligt nationell plan. I Trafikverkets byggstartsförslag anges byggstarten mellan år 2023 och 2025. Trafikverket bedömer att projektet löper på i enlighet med nationell plan, men samtidigt är prognosen för lagakraftvunnen plan framskjuten två år till år 2022.²²

Sydostlänken finns med i nationell plan med byggstart år 2024-2029, men finns inte med i Trafikverkets förslag till byggstarter. Det samma gäller *farleden till Luleå*, den är med i nationell plan för åren 2024-2029 men inte i Trafikverkets förslag till byggstarter.

För information om slussarna i Södertälje och farleden till Luleå, se under insats *A5 Djupare farleder*.

A2 Underhåll av järnväg

NGTS: [...] *Det innebär att anslaget för underhåll av järnvägen ökar med hela 47 procent jämfört med föregående plan. Regeringens satsning innebär således en kraftigt höjd ambitionsnivå när det gäller järnvägsunderhållet. För att säkerställa att denna satsning omsätts i ett framgångsrikt, systematiskt och kostnadseffektivt arbete anser regeringen att det är viktigt att Trafikverket preciserar sina insatser på området i en långsiktig underhållsplan och att denna plan är så samhällsekonomiskt effektiv som möjligt. Regeringen anser även att det är viktigt att Trafikverket i sin roll som infrastrukturförvaltare för den statliga järnvägsanläggningen på ett ändamålsenligt och kostnadseffektivt sätt tar det samlade ansvaret för kontroll och utförande av järnvägsunderhållet. Sammantaget möjliggör detta en fungerande och tillförlitlig tågtrafik, vilket är en förutsättning för ökade godstransporter på järnväg.*

Uppföljning

Trafikverket upparbetade de anslag de fick för underhåll av järnvägen under år 2018 och har underhållsplaner för järnvägsunderhåll. Dock är det inte tydligt vilka överväganden som gjorts för att underhållsplanen ska vara så samhällsekonomiskt effektiv som möjligt. Trafikverket anser själva att de tar det samlade ansvaret för kontroll och utförande av järnvägsunderhållet.

Enligt Trafikverkets årsredovisning för år 2018 har verksamhetsvolymen för underhåll och reinvesteringar av järnväg ökat från 7,2 miljarder kr 2016 till 8,0 miljarder kr 2018. År 2019 hade ramanslaget ökat till 9,3 miljarder kr. Trafikverket har upparbetat anslagen till drift och underhåll av järnväg för 2018 och 2019. Under år 2019 nyttjades även anslagskrediten då framdriften av underhålls- och reinvesteringsåtgärder varit god.²³

Den nationella planen styr inriktningen på underhållsverksamheten hos Trafikverket. Den nationella planen konkretiseras i en genomförandeplan. Genomförandeplanen har en tidshorisont på sex år. Den senast publicerade genomförandeplanen publicerades i februari 2020.²⁴ Genomförandeplanen styr i sin tur de underhållsplaner som Trafikverket tar fram för att konkretisera sitt arbete. Underhållsplanerna sträcker sig över fyra år. En ny underhållsplan publiceras normalt i februari varje år. I mars 2019 publicerades en underhållsplan för år 2019-2020.²⁵ I den beskriver Trafikverket att de har valt att göra en viss överbudgetering för underhåll under år 2019 och 2020 jämfört med de ekonomiska ramarna. Det beror, enligt Trafikverket på att det är vanligare att projekt försenas än att de fördras.

²² (Trafikverket, 2019h)

²³ (Trafikverket, 2019v, 2020i)

²⁴ (Trafikverket, 2020h)

²⁵ (Trafikverket, 2019w)

I november 2019 fick Trafikverket ett regeringsuppdrag om att ta fram en långsiktig underhållsplan gällande fyra år.²⁶ Regeringsuppdraget ska redovisas senast 23 april 2020. Publiceringen av underhållsplanen för 2020 kommer att senareläggas för att sammanfalla med redovisningen av regeringsuppdraget.²⁷

Under de kommande åren kommer Trafikverket införa en ny indelning för prioritering av underhållsinsatserna i sex så kallade underhållsnivåer. Underhållsnivå 1 och 2 förväntas skapa en bättre funktionalitet, medan nivå 3–6, trots vissa insatser, kan ge en något försämrad funktionalitet i form av ökat antal trafikstörningar. Varken underhållsplanen eller genomförandeplanen innehåller motiv eller resonemang om vad som bidrar till ett samhälls-ekonomiskt effektivt underhåll. Det är oklart varför just de prioriterade sträckorna valts ut, hur den nya indelningen i sex underhållsnivåer påverkar den samhällsekonomiska effektiviteten, eller varför satsningen på förebyggande underhåll skulle leda till samhällsekonomisk effektivitet.

I underhållsplanen och genomförandeplanen lyfts fyra sträckor ut som samhällsekonomiskt prioriterade för ökad robusthet. Enligt uppgifter från Trafikverket²⁸ identifierades de prioriterade sträckorna genom att peka ut 14 speciellt viktiga transportflöden innehållande både person- och godstrafik. En samhällsekonomisk analys från år 2017 visar att prioritering av underhåll till dessa sträckor ger högre samhällsekonomisk nytta, i form av minskade förseningar, jämfört med en jämnare fördelning av underhåll på samtliga bandtyper.²⁹ Så trots att varken underhållsplanen eller genomförandeplanen innehåller motiv eller resonemang kopplat till samhällsekonomisk effektivitet, finns det vid närmare uppföljning någon form av samhällsekonomiskt underlag, även om det har flera år på nacken.

Trafikverket fick 2017 ett regeringsuppdrag om att i egen regi organisera och bedriva verksamhet för leveransuppföljning och manuell underhållsbesiktning avseende järnvägsunderhåll.³⁰ I sin slutredovisning av uppdraget i juni 2018 konstaterade Trafikverket att de tagit flera initiativ för att få ny och ökad kunskap om anläggningen, bland annat med hjälp av digital tillståndsmätning, och en tillgångsstrategi³¹ för att minimera livscykelkostnaderna. Med anledning av pågående utvecklingsarbete gällande tillgångsstrategi och en uppkopplad anläggning kommer den manuella underhållsbesiktningen att minska och bedrivas i annan form. Den manuella underhållsbesiktningen kommer i en övergångsperiod att utföras av entreprenörer.³²

Trafikanalys har ställt frågan till Trafikverket om de själva anser att myndigheten på ett ändamålsenligt och kostnadseffektivt sätt tar det samlade ansvaret för kontroll och utförande av järnvägsunderhållet. Det anser Trafikverket att de gör. Trafikverket anser att arbetet de nu gör inom ramen för tillgångsförvaltning kommer att ge bättre förutsättningar att konsolidera och analysera utförandet av underhållet vilket kan leda till ökad kostnadseffektivitet. En konkret åtgärd är införandet av ett underhållssystem som ger Trafikverket bättre möjligheter att planera och följa upp underhållsarbetet.³³

²⁶ (Regeringen, 2019o)

²⁷ (Handling # 144 i Utr 2018/56, 2020)

²⁸ (Trafikverket, 2017d) (Handling # 51 i Utr 2018/56, 2019)

²⁹ (Trafikverket, 2018h)

³⁰ (Regeringen, 2017e)

³¹ Trafikverket har en strategi för förvaltning av järnvägsanläggningens tillgångar. Tillgångsförvaltning handlar om att säkerställa en optimal livscykelhantering av fysiska tillgångar för att på ett långsiktigt hållbart sätt nå verksamhetens angivna mål.

³² (Trafikverket, 2018g)

³³ (Handling # 144 i Utr 2018/56, 2020)

I början av 2018 tillsatte regeringen en utredning (dir 2018:24) som ska lämna förslag till hur det basunderhåll som bedrivs av Infranord AB för Trafikverkets räkning kan överföras till Trafikverket. I augusti 2019 kom ett tilläggsdirektiv om att utredaren även ska undersöka om allt basunderhåll som Trafikverket upphandlar ska föras över till Trafikverket.³⁴ Utredningen skulle först redovisas den 31 december 2019, men har fått förlängt till och med 31 mars 2020.³⁵

A3 Näringslivspott för järnvägsåtgärder

NGTS: *Av de medel som avsätts för trimning av befintlig infrastruktur i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 reserveras 1,2 miljarder kronor till att användas för åtgärder i den statliga järnvägsinfrastrukturen som stärker näringslivets konkurrenskraft. Fördelningen av medlen ska ske i dialog med näringslivet.*

Uppföljning

I den nationella planen för transportinfrastrukturen 2018-2029 finns 1,2 miljarder kronor avsatta till den så kallade näringslivspotten. Det motsvarar cirka 100 miljoner kr per år enligt Trafikverket. Under år 2019 förbrukades 25 miljoner kr, under 2018 var motsvarande förbrukning 19,5 miljoner kr. Trafikverket förklarar diskrepansen med att "det tar tid från förslag om åtgärder till dess att nödvändiga utredningar är färdigställa och att åtgärder kan genomföras fysiskt" och förespar en förbrukning under år 2020 som närmar sig eller överstiger 100 miljoner kr. I och med att förbrukningen två år i rad är så pass mycket lägre än tilldelade medel bedömer Trafikanalys att det finns osäkerheter kopplat till genomförandet av insatsen.³⁶

Medlen för näringslivspotten för järnväg fördelas i dialog med näringslivet. I arbetet med att identifiera och analysera åtgärder som kan komma i fråga för finansiering genom näringslivspotten deltar representanter från Näringslivets transportråd, Tåg företagen³⁷ samt Transportindustriförbundet. Därutöver kan behov som identifieras genom Trafikverkets regionala organisation och de regionala näringslivskontakterna kanaliseras in till grupperingen löpande för diskussion och utvärdering.

Näringslivet är generellt positiva till potten för näringslivsåtgärder på järnväg. Näringslivets transportråd anser att näringslivspotten ger en mer snabbfotad beslutsordning och samverkan inom ramen för näringslivspotten även kan bidra till att ge Trafikverket mer insikt i hur transportmarknaden, och i synnerhet järnvägsmarknaden, fungerar. Tåg företagen anser att näringslivspotten bidrar till mer flexibilitet. Näringslivets Transportråd anser att fördelningen av medel sker i dialog med näringslivet, men det finns otydligheter om vilken typ av åtgärder som ska hanteras inom ramen för näringslivspotten. Åtgärder som finns med i den nationella transportplanen, exempelvis ett paket för längre, tyngre och större tåg, samt nya bromstabeller, är inte aktuella inom ramen för näringslivspotten. Transportindustriförbundet menar att Trafikverket har låg upparbetning av underlag även för historiskt kända brister, vilket innebär att små projekt drar ut på tiden, exempelvis på grund av behov av funktionsutredningar etcetera. De menar att det därför är viktigt att ta fram en bristkatalog, som kan samverkas och prioriteras med näringslivet för att sedan snabbt kunna genomföra åtgärder när medel finns. Även Tåg företagen anser att processen är långsam och att metoderna för att

³⁴ (Regeringen, 2019i)

³⁵ (Statens offentliga utredningar, 2020)

³⁶ (Handling # 170 i Utr 2018/56, 2020)

³⁷ Branschföreningen Tågoperatörerna har gått samman med Almega Tjänsteföretagen, avtalsområdet spårtrafik, och fått det nya namnet Tåg företagen 1 januari 2020 (Tåg företagen, 2020).

fånga upp nya projekt inte är perfekt och avser själva att jobba mer aktivt med frågan. Näringslivets Transportråd menar att vissa åtgärdsförslag från näringslivet avfärdas av Trafikverket utan motivering. Vissa delar av arbetet inom näringslivspotten upplevs framskrida i önskad takt, medan arbete inom andra områden upplevs som mer långsamt och ineffektivt. Trots förbättringsmöjligheter menar både Näringslivets Transportråd, Tågoperatörerna och Transportindustriförbundet att arbetet med näringslivspotten fungerar relativt bra och de ger uttryck för att de tror att det kan bli ännu bättre i framtiden. Tåg företagen är också kritiska till de 1,2 miljarderna i nationell plan för transportsystemet ska fördelas jämnt över åren (100 miljoner kr per år) utan menar att arbetet mycket väl skulle kunna vara framtungt med högre förbrukning i början av planperioden.³⁸

A4 Bärighet på väg

NGTS: *I den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 satsas drygt 16 miljarder kronor på bärighet på väg. [...] Prioritering mellan åtgärder kommer att genomföras i dialog med näringslivet och andra berörda aktörer för att få ut så stora samhällsnyttor som möjligt. [...] Under perioden 2018–2020 genomförs de största åtgärderna som stärker centrala godsstråk på väg E20 norr om Vårgårda och väg E4 i Stockholms län. Mindre trafikerade, men ändå viktiga godstransportstråk, som kommer att åtgärdas är väg 1 012 Bro i Oxberg och bro över Indalsälven på väg 86 i Västernorrland.*

Uppföljning

Arbetet med bärighet och tjälsäkring fortgår i planerad takt, vissa åtgärder har även tidigare lagts, se även insats *G51 Längre och tyngre fordon*. Prioriteringen av åtgärder sker i dialog med näringslivet. Delar av näringslivet upplever att de har möjlighet att påverka besluten, medan andra framför viss kritik.

Trafikverket arbetar i princip upp sina anslag till bärighet och tjälsäkring av vägar. År 2019 användes inte hela anslaget, främst beroende på återbetalning av anslagskredit från föregående år. Anslaget uppgick år 2018 till 1 184 miljoner kr och år 2019 1 230 miljoner kr.³⁹

Av de statliga vägarna har 96 procent de högsta bärighetsklasserna, BK1 och BK4. BK4 innebär att vägen kan upplåtas för 74 tons lastbilar. Målet i *Nationell plan för transportsystemet 2018-2029* är att 70-80 procent av ett strategiskt utpekat vägnät för tungtrafik ska upplåtas för BK4. Under 2019 har knappt 20 000 km väg godkänts för BK4, motsvarande cirka 20 procent av det statliga vägnätet. Det är en ökning med cirka 8 000 km jämfört med år 2018.⁴⁰ Trafikverket har i sitt regleringsbrev för år 2020 fått i uppdrag att senast i april samma år redovisa en genomförandeplan avseende hur delar av det statliga vägnätet avses att upplåtas för BK4.⁴¹

Bärighetsåtgärder på vägsidan har funnits sedan slutet på 80-talet och prioriteringen av åtgärder sker enligt Trafikverket i samverkan med näringslivet.⁴² 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 med flera är inbjudna. Det finns även en nationell bärighetsgrupp där mer övergripande frågor gällande

³⁸ (Handling # 59 i Utr 2018/56, 2019), (Handling # 150 i Utr 2018/56, 2020), (Handling # 169 i Utr 2018/56, 2020)

³⁹ (Trafikverket, 2019v), (Trafikverket, 2020i)

⁴⁰ (Trafikverket, 2019v), (Trafikverket, 2020i)

⁴¹ (Regeringen, 2020d)

⁴² (Trafikverket, 2019x)

näringslivets behov behandlas. Medel fördelas ut från nationell nivå till respektive Trafikverks-region utifrån behov. Sveriges Åkerier deltar både den nationella bärighetsgruppen och i de regionala grupperna och deras bild av arbetet är att det fungerar mycket väl.⁴³ Skogsindustrierna deltar i Nationella bärighetsrådet och är representerade av medlemsföretagen i både regionala och lokala bärighetsgrupper i hela landet. Skogsindustrierna upplever att de flesta regionala bärighetsråden fungerar väldigt bra och att dialogen med Trafikverket är mycket positiv. Skogsindustrierna menar dock att de regionala bärighetsråden fungerar bäst i de regioner som länge arbetat med bärighetsfrågor i regionala bärighetsråd och där det finns en drivande person på Trafikverket regionalt. Skogsindustrierna uppfattar det som att Trafikverkets regioner själva verkar bestämma på vilket sätt de ska arbeta med råden. Det gör att regioner som traditionellt sett inte arbetat med bärighetsfrågor inte prioriterar arbetet. Skogsindustrierna lyfter fram exempel där flera möten ställts in och där mötena som hållits saknat konkret innehåll.⁴⁴

Av de specifika vägar som nämns i NGTS har E4 i Stockholms län, E20 norr om Vårgårda samt bron över Indalsälven på väg 86 bärighetsklass BK1. Arbeta med BK4 på dessa sträckor prioriteras i vanlig ordning tillsammans med näringslivet. Bron i Oxberg kommer bli klar efter år 2020. Den gamla kombinerade bron för både järnväg och väg kommer då att ersättas med två nya broar för väg- respektive järnvägstrafiken.⁴⁵

A5 Djupare farleder

NGTS: Regeringen bedömer att investeringarna i sjöfartens infrastruktur behöver öka. I den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 fördubblas därför investeringarna i sjöfartsobjekt. Slussarna i Södertälje och farleden i Mälaren ska färdigställas och farleden mellan Landsort och Södertälje förbättras. Slussarna i Trollhättan uppgraderas och farleden till Luleå förbättras. Därutöver kommer även muddringsinsatser att övervägas i vissa farleder. Regeringen avser att fortsätta arbetet med att bättra integrera sjöfarten i infrastrukturplaneringen och arbeta för att stärka anslutningarna till hamnar som är kopplade till TEN-T-nätverket.

Uppföljning

Anslaget till sjöfartsinvesteringar uppgick år 2018 till 560 miljoner kr och 2019 till 315,5 miljoner kr. Trafikverket förbrukning av medel underskred tilldelningen både för år 2018 och 2019. År 2018 var förbrukningen cirka 100 miljoner kr (18 procent) lägre än tilldelningen och år 2019 var förbrukningen 73,6 miljoner kr (23 procent) lägre. Anledningen till att Trafikverket har förbrukat mindre medel än vad de tilldelats beror på senareläggning av åtgärder avseende Södertälje sluss.⁴⁶ Då förbrukningen av medel till sjöfartsinvesteringar har underskridits två år i rad bedömer Trafikanalys att det finns osäkerhet vad gäller genomförandet av insatsen.

Av de investeringar som nämns i insatsen är flera med i *Nationell plan för transportsystemet 2018-2029*. Slussarna i Södertälje samt farleden mellan Landsort och Södertälje omnämns också i Trafikverkets byggstartsförslag för åren 2020-2025, där slussarna i Södertälje benämns som ett pågående projekt och farleden mellan Landsort och Södertälje föreslås få byggstart i perioden 2023-2025.

⁴³ (Handling # 58 i Utr 2018/56, 2019)

⁴⁴ (Handling # 102 i Utr 2018/56, 2019).

⁴⁵ (Handling # 50 i Utr 2018/56, 2019) (Handling # 50 i Utr 2018/56, 2019)

⁴⁶ (Trafikverket, 2019v) (Trafikverket, 2020i)

- Enligt medieuppgifter är det pågående projektet Slussarna i Södertälje försenat.⁴⁷ Sjöfartsverket uppger att entreprenaden är avbruten och att projektet ska lämnas över till Trafikverket och att tidplanen eventuellt kan komma att revideras framöver.⁴⁸
- Farleden i Mälaren ska muddras för att skapa ökad kapacitet och säkerhet. Planen är att muddring ska genomföras under år 2021 och att projektet ska vara klart till år 2023.⁴⁹
- Farled Landsort – Södertälje finns med i Nationell plan under perioden 2024-2029. Projektet föreslås få byggstart i perioden 2023-2025 i Trafikverkets byggstartsförslag. Enligt Sjöfartsverket är tillåtlighetsprövning för inrättande av ny farled inskickad till Miljödepartementet och framtagande av tillståndsansökan inklusive miljökonsekvensbedömning är i sitt slutskede. Nuvarande plan är att genomförande ska starta någon gång under/efter 2024.⁵⁰
- Slussarna i Trollhättan finns med i Nationell plan med planerad byggstart mellan åren 2024 och 2029. På Sjöfartsverket pågår för närvarande arbete med dimensionering och framtagning av scenarier/alternativ för dragning av slussleden.⁵¹
- Farleden till Luleå finns med i Nationell plan med planerad byggstart mellan åren 2024 och 2029. Enligt Sjöfartsverket pågår planering av massahantering, vilket är tätt sammankopplat med hamnens projektering av kajer och landbyggnationer. Successiv analys av kostnaden är genomförd. Sjöfartsverket uppger att nuvarande plan är att genomförandet ska starta någon gång under/efter år 2024 och vara klart till cirka år 2028-2030.⁵²

Vad gäller muddringsinsatser uppger Sjöfartsverket att inga sådana har genomförts under år 2018 och 2019. Planerade och finansierade muddringsinsatser framöver är muddring vid Hargshamn 2020 och farleden i Mälaren 2021, samma som nämnts ovan.⁵³

Trafikanalys har ställt frågan till Trafikverket hur de arbetat med att bättre integrera sjöfarten i infrastrukturplaneringen och arbeta för att stärka anslutningarna till hamnar som är kopplade till TEN-T-nätverket. Trafikverket uppger att de inte har några specifika uppdrag i dessa frågor men att det ingår i deras ordinarie verksamhet. Kopplat till området pågår förbättringsarbete gällande åtgärdsvalsstudier och fyrstegsprincipen. Revidering av nuvarande TEN-T förordning ska påbörjas.⁵⁴

A6 Nya moderna isbrytare

NGTS: Näringslivet är beroende av att sjöfarten fungerar året runt för att kunna importera, producera och därmed exportera olika varor. Sjöfartsverkets isbrytare möjliggör för svenska hamnar att ha öppet året runt, även under svåra isförhållanden. Isbrytarflottan börjar bli gammal och behöver moderniseras. Regeringens målsättning är att på lång sikt omsätta och förnya den svenska isbrytarflottan.

⁴⁷ (SVT, 2019)

⁴⁸ (Handling # 151 i Utr 2018/56, 2020)

⁴⁹ (Handling # 151 i Utr 2018/56, 2020)

⁵⁰ (Handling # 151 i Utr 2018/56, 2020)

⁵¹ (Handling # 151 i Utr 2018/56, 2020)

⁵² (Handling # 151 i Utr 2018/56, 2020)

⁵³ (Handling # 151 i Utr 2018/56, 2020)

⁵⁴ (Handling # 168 i Utr 2018/56, 2020)

Uppföljning

Arbete med att förnya den svenska isbrytarflottan pågår.

Sjöfartsverket har fem statsisbrytare. Isbrytarna är byggda under 1970- och 1980-talet och har en beräknad livslängd fram till år 2030-2035. Enligt Sjöfartsverket behövs investeringar för att omsätta och långsiktigt säkerställa Sveriges isbrytarassistans-kapacitet. Sjöfartsverkets menar att arbetet med anskaffning av ny isbrytarflotta bör ske successivt för tre av fyra stora isbrytare fram till 2030. Verket begär därför 2,4 miljarder kr för investeringar i nya isbrytare under perioden 2020-2022.⁵⁵ Det nya fartyget bör kunna bryta en ränna på 32 meter och anpassas så att det även kan svara mot behov från Försvarsmakten och Kustbevakningen.⁵⁶ Regeringen har ställt sig bakom Sjöfartsverkets investeringsplan om 30 mkr för år 2019 och Sjöfartsverket har därmed kunnat gå in i designfasen av en ny isbrytare.⁵⁷

Sjöfartsverket har framfört att omsättning av nuvarande isbrytartonnage (Atle, Frej och Ymer) behövs för att inte riskera haverier, brist på reservdelar med mera. Sjöfartsverket avvaktar besked från Regeringen om att få påbörja denna omsättning, det vill säga finansiering och nybyggnation.⁵⁸ I budgetpropositionen för år 2020 ställer sig regeringen bakom investeringsplanen för Sjöfartsverket för åren 2020-2022 som bland annat innehåller olika insatser för att förnya isbrytar-resurserna.⁵⁹ Sjöfartsverket har i sitt regleringsbrev för 2020 fått i uppgift att ta fram alternativ för förnyelse av isbrytarflottan samt att konsekvensbedöma dessa.⁶⁰

A7 Göteborgs hamn

NGTS: [...] Göteborgs hamn är i dagsläget den enda hamnen i Sverige som har direktanlöp av containerfartyg i transocean linjesjöfart och är den enda hamnen med tillräcklig kapacitet för att ta emot några av de största transocean containerfartygen. I Göteborgs hamn finns i dag endast ett kajläge som har möjlighet att hantera dessa fartyg. Kajläget har ett begränsat djup vilket begränsar möjligheten till fler, och mer djupgående, fartyg. Farledsförbättringar och därtill hörande hamninfrastrukturinvesteringar till och i Göteborgs hamn ska därför genomföras.

Uppföljning

Farleden in till Göteborgs hamn finns med i Nationell plan för transportsystemet 2018-2029 med byggstart mellan år 2024 och 2029 till en beräknad total kostnad av 3,9 miljarder kr, varav cirka 1,25 är finansierade via den nationella planen. Åtgärden finns inte med i Trafikverkets byggstartsforstag för åren 2020-2025, men beräknas enligt uppgifter på Sjöfartsverkets hemsida vara färdigt cirka år 2026. Sjöfartsverket håller på att bygga upp projektorganisationen och fastställa dimensioneringar. Göteborgs hamn har startat projektering för sina åtaganden som är förstärkning av kajen och fördjupning.⁶¹ Arbete pågår med kvalificerad kostnadsberäkning samt med miljödom. Genomförandeavtal mellan

⁵⁵ (Sjöfartsverket, 2019b)

⁵⁶ (Sjöfartsverket, 2017)

⁵⁷ (Regeringen, 2019n)

⁵⁸ (Handling # 49 i Utr 2018/56, 2019)

⁵⁹ (Regeringen, 2019i)

⁶⁰ (Regeringskansliet, 2020a)

⁶¹ (Sjöfartsverket, 2019a)

Göteborgs hamn och Trafikverket beräknas vara klart 2020/21.⁶² Om allt går enligt planerna kan arbetet med fördjupa hamnen starta någon gång efter år 2023.⁶³

A8 Arlandarådet

NGTS: *Arlanda flygplats måste utvecklas för att klara konkurrensen med de stora navflygplatserna i Sveriges grannländer. Regeringen har därför tillsatt ett Arlandaråd i syfte att bidra till regeringens arbete med att långsiktigt utveckla Arlanda flygplats ur ett trafikslagsövergripande helhetsperspektiv. Arlandarådet är ett rådgivande organ för utbyte av erfarenheter mellan regeringen och företrädare för statliga myndigheter, statligt ägda bolag och offentlig sektor, näringslivet, intresseorganisationer, universitet och högskolor med flera. En färdplan för Arlanda flygplats utveckling ska tas fram. Syftet med färdplanen är att utveckla flygplatsen utifrån ett helhetsperspektiv som omfattar flygplatsen, luftrummet samt anslutande transporter och infrastruktur på marken, men också tillgång till andra flygplatser i Stockholmsregionen. Arlanda flygplats ska vara Nordens ledande storflygplats.*

Uppföljning

Regeringen tillsatte Arlandarådet i maj 2017 i syfte att bidra till att långsiktigt utveckla Arlanda flygplats. Arlanda rådet skulle även ge viktiga bidrag i arbetet med att ta fram en färdplan för Arlanda. Enligt information på regeringens webbplats var avsikten att färdplanen senast skulle vara klar i slutet av år 2018.⁶⁴ Arlandarådet uppdrag förlängdes dock till sista mars 2019.

Enligt medieuppgifter fanns en nästan färdig färdplan i slutet av år 2018. Någon färdplan har dock ännu inte publicerats. Eftersom Arlandarådets uppdrag har tagit slut kan inte samverkan kring eventuellt framtida framtagande av färdplan ske i rådet.⁶⁵ Regeringskansliet uppger att de arbetar med frågan.⁶⁶

A9 Kapillära nätet på järnväg

NGTS: *Det kapillära nätet, det vill säga järnvägens yttersta förgreningar, är ofta viktigt för näringslivet. Vid beslut gällande exempelvis nedläggning av järnvägar i det kapillära nätet är det viktigt att industrin ges möjlighet till delaktighet i processen och regeringen avser att undersöka möjligheterna att ställa krav på detta. Regeringen har även beslutat att göra en särskild satsning om 50 miljoner kronor under åren 2019–2021 för att förbättra förutsättningarna för hållbara godstransporter på järnväg i landsbygd.*

Uppföljning

Regeringskansliet har tagit fram en promemoria gällande en uppdatering av järnvägsförordningens bestämmelser om upphörande av underhåll, nedläggning och upplåtelse av järnväg där bland annat kretsen för samråd vid nedläggning av järnväg föreslås utökas till att omfatta Försvarsmakten och övriga berörda totalförsvarsmyndigheter samt berörda länsstyrelser, kommuner, regionala kollektivtrafikmyndigheter, järnvägsföretag och andra parter.⁶⁷ Promemorian har också varit ute på remiss.⁶⁸

⁶² (Handling # 125 i Utr 2018/56, 2020)

⁶³ (Göteborgs hamn, 2019)

⁶⁴ (Näringsdepartementet, 2017)

⁶⁵ (Rankka, 2019)

⁶⁶ (Handling # 136 i Utr 2018/56, 2020)

⁶⁷ (Regeringskansliet, 2019)

⁶⁸ (Regeringskansliet, 2020b)

I vårändringsbudgeten för år 2019 tillförde regeringen 56 miljoner kronor till järnvägsunderhåll med motiveringen att en väl fungerande järnvägsinfrastruktur är viktig för landsbygdens konkurrenskraft.⁶⁹ Av dessa upparbetade Trafikverket upparbetade 52 miljoner kr⁷⁰ som resulterade i två brobyten, ett på Malmbanan och ett på Älvsborgsbanan samt att Trafikverket startade upp förberedande arbeten för spår- och växelbyten på norra delen av Ådalsbanan (sträckan Västerasby-Långsele).⁷¹

I budgetpropositionen för år 2020 finns en särskild satsning för att förbättra underhåll av järnvägar på landsbygd om 300 miljoner kronor under perioden 2020-2022.⁷²

A10 Översyn av statens ansvar för icke-statliga flygplatser

NGTS: *I enlighet med regeringens flygstrategi har Regeringskansliet påbörjat en översyn av möjligheterna och utgångspunkterna för statligt stöd till icke-statliga flygplatser. Översynen bör ta sin övergripande utgångspunkt i de transportpolitiska målen och omfatta de stöd som staten i dag bidrar med till icke-statliga flygplatser. Långsiktigt hållbara förutsättningar för statligt stöd till icke-statliga flygplatser ska eftersträvas samtidigt som ökade möjligheter till effektivisering och användande av ny teknik på sikt bör kunna minska behoven av offentliga stöd till flygplatser. Översynen syftar bland annat till att utifrån en analys av tillgänglighet i olika delar av landet och gällande regelverk ge underlag för att bedöma behov och möjligheter för staten att ge stöd till icke-statliga flygplatser.*

Uppföljning

Arbete med en översyn pågår enligt uppgift på Regeringskansliet.⁷³ Enligt medieuppgifter skulle arbetet ha varit klart under år 2018 men har i nuläget inget slutdatum.⁷⁴ Trafikanalys tog under år 2019 fram en rapport *Flygplatser i fokus*.⁷⁵ Där framkommer att det statliga driftbidraget till icke statliga flygplatser under långt tid har uppgått till drygt 100 miljoner kronor.

För 2019 fick Trafikverket ett extra tillskott på cirka 100 miljoner kronor för att kompensera för förluster av flygskatten på icke statliga flygplatser i Norrland.⁷⁶ Trafikverket fick under 2019 i uppdrag att ta fram en modell för fördelning av denna kompensation.⁷⁷ Efter det har Trafikverket beslutat och delat ut stöd om cirka 67 miljoner kronor till flygplatserna.⁷⁸

Insatsområde B: Smidiga och effektiva gränsöverskridande transporter

B11 Sverige deltar aktivt och med kraft i det europeiska samarbetet om infrastruktur

NGTS: *Det transeuropeiska transportnätverket, TEN-T, har som syfte att skapa ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem. Ett av målen är att säkerställa den*

⁶⁹ (Regeringen, 2019f)

⁷⁰ (Handling # 174 i ärende Utr 2018/56, 2020)

⁷¹ (Handling # 131 i Utr 2018/56, 2020)

⁷² (Regeringen, 2019i)

⁷³ (Handling # 136 i Utr 2018/56, 2020)

⁷⁴ (Lindberg, 2020)

⁷⁵ (Trafikanalys, 2019c)

⁷⁶ (Handling # 171 i Utr 2018/56, 2020)

⁷⁷ (Infrastrukturdepartementet, 2019)

⁷⁸ (Handling # 153 i Utr 2018/56, 2019), (Handling # 171 i Utr 2018/56, 2020)

internationella rörligheten genom att avlägsna flaskhalsar i infrastrukturen, säkerställa en bättre och integrerad trafikstyrning samt förenklade administrativa förfaranden genom bättre godslogistik, system för att följa och spåra gods samt optimerade tidtabeller och trafikflöden. Sverige ska fortsätta att vara ett av de mest framgångsrika länderna inom EU när det gäller att ta tillvara fördelarna med det europeiska samarbetet inom TEN-T. Kopplingen till den svenska infrastrukturplaneringen bör därför utvecklas. Sverige har föreslagit att den befintliga TENT:s stomnätskorridoren Skandinavien–Medelhavet förlängs till Haparanda och Narvik samt att stråket Örebro–Oslo inkluderas i korridoren. Detta innebär bland annat bättre möjligheter till att erhålla medfinansiering genom Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE) som medfinansierar delar av EU:s utpekade transportnätverk.

Uppföljning

Fonden för ett sammanlänkat Europa har funnits i fem år och stödjer investeringar inom transport-, energi- och digitaliseringsområdet. Sverige har sedan 2014 tagit emot nära 350 miljoner euro i stöd för utveckling av transportsystemet.⁷⁹

Trafikverket upprättar ansökningar om bidrag från Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF) till den svenska delen av de transeuropeiska transportnätverken (TEN-T). Trafikverket fick under 2019 beslut för medfinansiering för elektrifiering av järnvägen till Gävle hamn, liksom för planering av muddring till Ystads hamn. Utbetalningarna från EU-kommissionen uppgick 2019 till 114 (104) miljoner kronor i stöd för investeringar och utveckling. De största utbetalningarna var till ERTMS (38 miljoner kronor), ITS (28 miljoner kronor), Göteborg–Landvetter (13 miljoner kronor) och Hamnbanan i Göteborg (12 miljoner kronor).⁸⁰

2019 års andra utlysning, CEF2019 MAP, öppnade den 16 oktober 2019 och sista ansökningsdag var den 26 februari 2020. Den är öppen att söka för svenska aktörer inom transportsektorn. Total budget för utlysningen ligger på 1 400 miljoner euro för hela EU, fördelat på följande prioriteringar.

- Åtgärder mot flaskhalsar, ökning av interoperabilitet och förbättring av gränsöverskridande sektioner, totalt 500 miljoner euro.⁸¹
- Ett EU-gemensamt signalsystem European Rail Traffic Management System (ERTMS), totalt 50 miljoner euro.
- Säkra långsiktigt hållbara och effektiva transporter, totalt 20 miljoner euro.
- Sveriges strategi och handlingsplan för intelligenta transportsystem (ITS) för väg, totalt 20 miljoner euro.
- Europeiska systemet för flygledningstjänst SESAR, totalt 20 miljoner euro.
- Optimering av integration och sammankoppling av transportmoder, totalt 110 miljoner euro.
- Motorways of the Sea (EU-projekt för att förbättra logistiken till sjöss), 30 miljoner euro.
- Fonden för ett sammanlänkat Europa, FSE (på engelska förkortat CEF) – Cohesion fund, totalt 650 miljoner euro.

⁷⁹ (EU-kommissionen, 2019)

⁸⁰ (Trafikverket, 2020i)

⁸¹ (Trafikverket, 2020a)

Målen för det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) ligger väl i linje med de nationella transportpolitiska målen och understryker ytterligare den europeiska och gränsöverskridande dimensionen. Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE)⁸² utgör en viktig finansieringskälla för projekt med koppling till de transeuropeiska nätverken för transporter.⁸³ Enligt den nationella koordinatören för TEN-T har Sverige ett väl upparbetat arbetssätt och processer mellan den nationella infrastrukturplaneringen och ansökningarna från CEF och TEN-T.⁸⁴

Sverige är aktivt både i den administrativa styrningen av TEN-T och i det praktiska genomförandet. Departementet deltar med stöd av Trafikverket i de kommittéer som styr arbetet med CEF och TEN-T och i de korridorforum som ordnas kring ScanMed-korridoren ett par gånger om året. Där deltar även svenska regioner, hamnar med flera. Därutöver planerar och genomför Trafikverket åtgärder på TEN-nätverket med finansiering från nationell plan och CEF. Även andra svenska myndigheter, kommuner och privata aktörer genomför åtgärder i linje med TEN-T med egen finansiering och med stöd av CEF. Ett arbete har nu inletts på departementet inför en kommande revidering av TEN-T-förordningen.⁸⁵

B12 Förenklad rapportering

NGTS: *Sverige har ett väl fungerande nationellt Single Window för att förenkla rapportering till berörda myndigheter vid fartygsanlöp. Sjöfartsverket har det nationella ansvaret för portalen. Det finns dock brister i harmoniseringen av rapporteringen på EU-nivå. EU-kommissionen har nyligen presenterat ett förslag till en europeisk maritim Single Windows-miljö som ska förbättra, effektivisera och harmonisera de nationella Single Window-systemen hos medlemsländerna. Regeringen kommer aktivt delta i den fortsatta behandlingen av förslaget för att uppnå regelverkets syfte om en förenklad rapportering vid fartygsanlöp.*

Uppföljning

Syftet med ett MSW är underlätta för sjöfarten genom att förenkla och harmonisera rapporteringsformaliteter och minska den administrativa börda som det innebär för fartygen att rapportera uppgifter, ibland samma, till olika myndigheter. Myndigheterna som står bakom den nationella kontaktpunkten är Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Kustbevakningen samt Tullverket.

I februari 2019 nåddes en överenskommelse mellan EU kommissionen, Europeiska rådet och Europaparlamentet gällande EMSWe (Singlewindow)-förordningen och den trädde ikraft 15 augusti 2019 med en implementationstid på sex år.⁸⁶ Specifikationer i form av delegerande och implementerande akter håller på att tas fram och omfattningen av förordningen är större än tidigare direktiv, rapporteringen av information till Tullverket utökas men också viss hamninformation ska kunna rapporteras. Sjöfartsverket kommer att få en instruktionsändring angående portalen.⁸⁷

⁸² Förkortas CEF på engelsk översättning.

⁸³ (Trafikverket, 2020a)

⁸⁴ Samtal med Ulla-Stina Ingmarsson 19-11-06.

⁸⁵ (Handling # 157 i ärende Utr 2018/56, 2020)

⁸⁶ (Sjöfartsverket, 2020), (Handling # 124 i ärende Utr 2018/56 2020)

⁸⁷ Möte på Infrastrukturdepartementet 20-02-04.

B13 Utveckla EU:s godskorridorer på järnväg, särskilt ScanMed

NGTS: Utveckla EU:s godskorridorer på järnväg, särskilt godskorridoren ScanMed.

Regeringen vill medverka till en utveckling av arbetet med EU:s godskorridorer på järnväg i syfte att förbättra de gränsöverskridande godstransporterna i Europa, öka järnvägens attraktivitet och konkurrenskraft och bygga vidare på den marknadsöppning för godstrafik som EU-lagstiftningen lagt grunden till. Sverige berörs primärt av godskorridoren mellan Stockholm/Oslo och Palermo, vilken kallas för ScanMed.

Uppföljning

För internationell godstrafik genom Europa finns 24 förplanerade tidtabeller per dygn till och från Sverige via Öresundsförbindelsen. Dessa erbjuds järnvägsföretagen genom Scan Med Rail Freight Corridor (Scan Med RFC). Trafikverket deltar aktivt i de gemensamma samarbetsorganisationerna Scan Med RFC och Rail Net Europe (RNE) som representerar infrastrukturhållarna i Europa. Under året togs en internationell handbok fram för att underlätta koordineringen och minimera konsekvenserna för järnvägstransporter vid större störningar som påverkar gränsöverskridande trafik. Dessutom togs två handböcker fram för processer för förändringar i fastställd tågplan och en handbok för banarbetsplanering baserad på de regler som gäller enligt EU-direktivet 2012/34/EU ("SERA-direktivet") om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde. Trafikverket har även under hösten etablerat en nationell projektorganisation för att möta krav och påverka det europeiska införandeprojektet Redesign of the international timetabling process (TTR), som är en förbättrad kapacitetstilldelningsprocess för tågtrafiken inom Europa, för att tillgodose marknadens behov och åtgärda skillnaderna mellan medlemsländerna. Projektet bedrivs i samarbete mellan branschorganisationer i Europa.⁸⁸

Godskorridoren ScanMed (RFC) ökade försäljningen av internationell kapacitet med 15 procent år 2019. Under 2019 testade ScanMed att erbjuda "Reserve Capacity" som innebär att kunden ansöker om kapacitet så sent som 30 dagar innan tåget ska gå. Första tåget med denna produkt var mellan Maschen – Norrköping. Under 2019 skapades också ett nytt samarbete med terminalerna Verona, LUGO, Giovanazzo och Båråmo eftersom de har nya volymer av gods där ScanMed är behjälplig med att etablera transporterna på järnväg. Till 2021 erbjuder ScanMed ökad kapacitet till kunderna via tidigare nämnda terminaler.⁸⁹

Inom ScanMed har man upprättat rutiner och planer för beredskapshantering vid större störningar. En definierad organisation och kommunikation, tillsammans med definierade omdirigeringar och parkeringsalternativ vid större störningar ska säkerställa att varorna når slutdestinationen även under utmanande förhållanden. Den nya störningshandboken testades i skarpt läge våren 2019 vid en omfattande störning i Ranstad på gränsen mellan Tyskland och Danmark, då även svenska godstransporter påverkades påtagligt.⁹⁰

Arbete pågår också mellan ScanMed, järnvägsföretag, terminaler och hamnar för att förbättra kvaliteten i trafiken. Det handlar om att transparant delge och använda ett IT verktyg (trafikinformationssystem) för att bättre hantera trafiken i realtid, bättre dialog och rutiner för planering av kapacitetsbegränsningar och hur trafiken ska hanteras, studier och åtgärder för att minska ledtider, med mera.⁹¹

⁸⁸ (Trafikverket, 2020i)

⁸⁹ (Handling # 123 i ärende Utr 2018/56, 2020)

⁹⁰ (Handling # 123 i ärende Utr 2018/56, 2020)

⁹¹ (Handling # 123 i ärende Utr 2018/56, 2020)

Från och med 2019 har ScanMed en ny organisation i syfte att öka räckvidden och nå nya affärsområden.⁹²

EU-kommissionen kommer utvärdera RFC i syfte att göra en översyn av EU:s godstransportregelverk.⁹³

Under de kommande åren kommer ScanMed att fokusera på,⁹⁴

- marknadsorientering och samarbete,
- transparenta investeringsplaner,
- koordinering av banarbeten och trafik,
- kapacitet – förplanerade godskorridorkanaler,
- trafikledning – International Contingency management, samt
- utvärdering av Godskorridorförordningen.

B14 Samarbeten i Sveriges närområden

NGTS: För att utveckla effektiva och hållbara gränsöverskridande godstransporter är det viktigt med samarbeten med grannländerna. Regeringen vill tillvarata Östersjöstrategins möjligheter för att utveckla godstransporterna mellan Östersjöregionens EU-medlemsstater. Arbetet bör fortsatt utvecklas och fördjupas inom policyområdena transport, fartyg och säkerhet. Sverige bör även fortsatt vara en aktiv part i Barentssamarbetet, Barents Euro Arktiska-rådet och Barents Regionala råd, inte minst eftersom området har betydelse för framtida godstransporter.

Uppföljning

Inom ramen för Östersjöstrategin har Sverige arbetat med flera godstransportinriktade projekt, bland andra EU-projekten Scandria@2Act och TENTacle, som båda avslutades under våren 2019. Syftet med Scandria@2Act var att främja gröna transportlösningar som ökar konkurrenskraften och tillgängligheten mellan regionerna och samtidigt minskar påverkan på klimatet. Projektet TENTacle fokuserade på rena bränslen, förbättrade transporter och personresor samt samarbete på ledningsnivå kring samordning och beslutspåverkan i Östersjöområdet.⁹⁵ Östersjöstrategin ska revideras år 2020.⁹⁶

Sverige har fortsatt varit aktivt i Barentssamarbetet. Samarbetet i Barents Euro-Arctic Region inleddes 1993 på två nivåer: mellanstatliga Barents Euro-Arctic Council (BEAC) och interregional Barents Regional Council (BRC), med en rad underliggande arbetsgrupper. Det övergripande målet för Barentssamarbetet har varit hållbar utveckling. Sveriges deltagande i Barents regionala råd, The Barents Regional Council, sker genom länsstyrelserna i Norrbotten och Västerbotten.⁹⁷ Åren 2017-2019 var Sverige ordförandeland i Barents Euro-Arctic Transport Area (BEATA). Under det svenska ordförandeskapet reviderades "Joint Barents Transport Plan" av the Joint Barents Transport Plan Working Group med deltagande från samtliga länder i Barentsregionen. Denna grupps arbete leddes av Trafikverket och utfördes

⁹² (Handling # 123 i ärende Utr 2018/56, 2020)

⁹³ Möte på Infrastrukturdepartementet 20-02-04.

⁹⁴ (Trafikverket, 2019c)

⁹⁵ (Trafikverket, 2019r)

⁹⁶ Möte Infrastrukturdepartementet 20-02-04.

⁹⁷ (Handling # 67 i ärende Utr 2018/56, 2019)

på uppdrag av Regeringskansliet (Näringsdepartementet och senare Infrastrukturdepartementet) enligt uppdrag i Trafikverkets regleringsbrev.

Den 12 september 2019 samlades BEAC:s transportministrar i Umeå. Mötet handlade om hur BEAC-länderna fortsatt skulle arbeta för miljömässigt och socialt hållbara transporter i enlighet med Joint Barents Transportplan. Ministermötet välkomnade också Norge som ordförande-land för BEAC 2019-2022.⁹⁸ Trafikverket bedriver ett kontinuerligt samarbete med Sveriges grannländer i Barentsregionen. Ur ett godsperspektiv kan främst nämnas Sveriges samarbete med Finland gällande tyngre lastbilar i arbetet med 76 tons fordon i Finland och BK4 (74 ton) i Sverige, gränsproblematiken i Haparanda-Torneå för järnväg samt samarbetet med Norge för utveckling av kapaciteten på Malmбанan och Ofotbanan (se insats B15).⁹⁹

B15 Järnvägsförbindelser till Norge

NGTS: Järnvägsförbindelser till Norge. Regeringen har för avsikt att ta initiativ till en dialog med den norska regeringen kring utvecklingen av de gränsöverskridande stråk som Trafikverket beskriver Stockholm–Oslo, Göteborg–Oslo och Malmбанan/Ofotbanan. Regeringen ser ett särskilt behov av att länderna gemensamt utreder hur järnvägsförbindelserna i de nämnda stråken kan stärkas.

Uppföljning

Trafikverket arbetar med att utreda åtgärder för att förbättra befintlig järnväg i stråket mellan Oslo och Stockholm. En rad åtgärdsvalsstudier och funktionsutredningar har genomförts, satts igång eller planeras med målet att klara en restid på max tre timmar mellan huvudstäderna. Arbetet sker enligt den åtgärdstrappa som Trafikverket presenterade i sin åtgärdsvalsstudie för stråket i november 2017. I åtgärdsvalsstudien slår Trafikverket fast att de första åtgärderna som ska vidtas syftar till att förbättra befintlig infrastruktur, men att det i förlängningen även behövs nya järnvägs-länkar för att uppnå det slutgiltiga restidsmålet för stråket.¹⁰⁰ Det innebär även behov av utredningar gällande Värmlandsbanan samt Mälarbanan och Godsstråket genom Bergslagen.¹⁰¹

Samtidigt planerar det norska Jernbanedirektoratet för att förbättra stråket som binder samman Oslo och Stockholm. Den norska regeringen har preciserat uppdraget för en så kallad KVV, konseptvalgutredning, som har till syfte att undersöka hur en framtida trafik för fjärr-, lokal- och godstrafik kan utvecklas. I sin beställning vill den norska regeringen bland annat få svar på om tågtrafiken kan ta en genare väg än idag för att förbättra restiden mellan huvudstäderna. KVV:n är det första steget i planprocessen för ny järnväg i Norge.¹⁰²

För sträckan Göteborg-Oslo pågår en gemensam utredning mellan Trafikverket och dåvarande Jernbaneverket (numera Jernbanedirektoratet). Utifrån den pågår nu fortsatt arbete med fördjupad utredning där frågor som dubbelspår, trafikeringsupplägg, TEN-T-krav och trimningsåtgärder kan komma att behandlas.¹⁰³

En stor mängd projekt och utredningar pågår på Malmбанan (Malmбанan/Ofoten) och kopplingen till Narvik i Norge. Det handlar dels om dubbelspår, bangårdsförlängningar,

⁹⁸ (Handling # 67 i ärende Utr 2018/56, 2019)

⁹⁹ (Handling # 67 i ärende Utr 2018/56, 2019)

¹⁰⁰ (Järnvägsnyheter, 2019)

¹⁰¹ (Trafikverket, 2019j)

¹⁰² (Järnvägsnyheter, 2018)

¹⁰³ (Trafikverket, 2019j)

brobyten, plattformsåtgärder och anpassning till STAX (största tillåtna axellast) 32,5 ton. Utöver detta ingår många åtgärder i stråken i gällande Nationell plan för transportsystemet 2018-2029.¹⁰⁴

B16 Strategisk analys av en ny fast förbindelse till Danmark

NGTS: Regeringen bedömer att en strategisk analys av en ny fast förbindelse över Öresund mellan Helsingborg och Helsingör förbättrar kunskapsläget inför framtiden och har därför fördelat medel för genomförandet av en sådan analys under 2018–2020.

Uppföljning

Planerna på att bygga en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör har funnits länge. Flera utredningar har gjorts kring en bro över sundet, men på grund av områdets känsliga natur- och kulturvärden samt havsbottnens karaktär utreds nu tunnlar för person- och godstransporter. Trafikverket utreder tillsammans med Danska Vejdirektoratet och Transport-, Byggnings- och Boligministeriet, möjligheterna för en fast förbindelse över Öresund. Utredningen ser över möjligheterna både för vägförbindelse och för en kombinerad väg- och järnvägsförbindelse för persontrafik. Arbetet med projektet följer tidsplan, enligt Trafikverket.¹⁰⁵

Trivector har på Trafikverkets uppdrag genomfört en litteraturstudie som sammanställer resultat och ställningstaganden i redan framtagna underlag. Mycket av litteraturen behandlar vilka samhällseffekter en fast förbindelse skulle kunna få på till exempel integration och arbetsmarknad, men det finns även förslag på sträckningar och tekniska lösningar samt kostnadsberäkningar och förslag på (?) finansiella modeller.¹⁰⁶

WSP ska på uppdrag av Trafikverket, Vejdirektoratet och Trafik-, Bygge-, og Boligstyrelsen uppdatera tidigare tekniska utredningar gällande två tunnlar mellan Helsingör och Helsingborg. Uppdraget utgör en inledande delaktivitet av den strategiska förberedande studien mellan Helsingör och Helsingborg som ska presenteras under 2020. Tilldelning av uppdraget skedde i slutet av oktober 2018 och slutleverans till projektet ska ske under 2020.¹⁰⁷

B17 Smidiga och effektiva gränstransporter

NGTS: Regeringen anser att gränsöverskridande transporter bör kunna genomföras så smidigt och enkelt som möjligt. I dag finns det en rad hinder som försvårar effektiva gränspassager. Ett brett arbete behövs för att identifiera behov av förenklingar, anpassa infrastruktur och fordon och hitta lösningar kring exempelvis behörigheter för förare. En omställning till en elektronisk tullhantering av postflödet ska genomföras fram till 2021 enligt den EU-gemensamma tullagstiftningen. Regeringen har föreslagit att Tullverket får ett tillfälligt tillskott under 2018 för att öka uppbördskontrollerna och ta fram en elektronisk lösning för att underlätta för privatpersoner att betala mervärdesskatt vid privatimport.

Uppföljning

Det finns en rad tekniska och administrativa hinder för effektiva gränspassager. Hindren för dagens gränsöverskridande trafik anses dock inte vara så stora att de påverkar Sveriges

¹⁰⁴ (Trafikverket, 2020f)

¹⁰⁵ Samtal med Peter Bernström, Trafikverket, 19-11-21.

¹⁰⁶ (Trivector, 2019)

¹⁰⁷ (WSP, 2019)

utrikeshandels omfattning i någon större utsträckning. Däremot bedöms val av transportvägar och trafikslag kunna påverkas. Problemen med gränshinder anses också ha minskat över tid som följd av ett fortlöpande arbete för att undanröja omotiverade hinder. Transporternas tillförlitlighet framstår som det viktigaste kriteriet för val av trafikslag och transportvägar. För järnvägstrafiken finns många exempel på att bristande teknisk och infrastrukturell harmonisering utgör hinder för gränsöverskridande transporter. Administrativa hinder som avgifter kan också vara ett hinder. När det gäller avgifter som tas ut för infrastrukturen eller för att finansiera eller styra transportverksamheten i övrigt finns det till exempel skillnader mellan olika länder inom samtliga trafikslag. Att vara uppdaterad på olika avgifts- och uppbörds-system kan därför vara en kostnad i sig. När avgifterna dessutom ger svärförenliga incitament i fråga om till exempel tåglängd, fordonstyper, etc. kan problemet bli ännu större. I värsta fall kan det leda till att det som är optimalt i ett land kan bli mycket ineffektivt i ett annat.¹⁰⁸

Tullverkets anser att tullagstiftningen och kravet att lämna export- och importdeklarationer (där man hänför varan till ett tullförfarande) är ett hinder för smidiga och effektiva gränstransporter. I dagsläget måste man i många fall stanna vid en tullklareringsexpedition längs gränsen. Mycket av hanteringen är dock elektronisk och informationen redan inskickad på förhand vilket ger en snabbare hantering.¹⁰⁹

På grund av att e-handeln ökat kraftigt de senaste åren planerar EU en gemensam digital lösning för importkontroll av post- och kurirförsändelser, som ska vara på plats senast 2021. Av det skälet har Tullverket sedan 2015 planerat för denna omställning och har därför valt att inte själva ta fram en elektronisk lösning för att betala mervärdesskatt för privatpersoner.¹¹⁰ I syfte att öka Tullverkets uppbördskontroller tilldelades Tullverket en ökning av sitt anslag i regeringens vårandringsbudget 2019.¹¹¹ I januari 2018 tydliggjorde Tullverket för Postnord att mervärdesskatt ska betalas för alla postorderförsändelser som kommer från tredjeland till privatpersoner. Postnord införde 1 mars 2018 rutiner för att säkerställa en korrekt hantering och först när Postnord informerat Tullverket om att kontrollen är gjord kan varorna frigöras och levereras till mottagaren. Rutinerna innebär alltså att mervärdesskatten betalas i förväg till Postnord innan tullklarering sker. Med de åtgärder som Postnord infört bedömer Tullverket att det inte längre finns något behov att utveckla ytterligare tjänster innan EU:s nya importsystem införs. Under 2018 har Tullverket följt upp Postnords tillstånd för tillfälligt lager och rutinerna för hantering av gåvoförsändelser samt utfört kontroller av lågvärdeförsändelser.

Insatsområde C: Tydliga regler och en stärkt svensk transportnäring

C18 Beställaransvaret skärps

NGTS: Regeringen har föreslagit att bestämmelserna om transportköparens ansvar, det så kallade beställaransvaret, ska skärpas. [...] Reglerna innebär att den som beställer yrkesmässig trafik eller taxitrafik får ett större ansvar för att säkerställa att transporterarna är lagliga att utföra. Vidare kommer kretsen av beställare som kan hållas ansvariga om en transport är otillåten att utvidgas. [...] I sammanhanget är det också viktigt att konsumenter har tillgång till information som ger dem möjlighet att göra väl avvägda val och agera på ett hållbart sätt vilket också kan utgöra ett tryck på utföraren av transporter. Regeringen har uppdragit åt Konsumentverket att inrätta och tillhandahålla ett forum för miljösmart konsumtion

¹⁰⁸ (Trafikanalys, 2014)

¹⁰⁹ (Handling # 147 i ärende Utr 2018/56, 2020)

¹¹⁰ (Handling # 107 i ärende Utr 2018/56, 2019)

¹¹¹ (Handling # 64 i ärende Utr 2018/56, 2019)

och att stimulera miljösmarta konsumtionsmönster. Forumet ska vara en mötesplats för samhällsaktörer som arbetar med frågor som rör miljömässigt hållbar konsumtion.

Uppföljning

Regeringens initiativ om att beställaransvaret¹¹² ska skärpas i yrkestrafiklagen och taxi-trafiklagen har godkänts av riksdagen. Lagändringarna trädde i kraft 1 juli 2018 och är baserad på en EU-förordning. Regeringen har också beslutat om skärpta regler för beställare av internationella gods- och busstransporter och så kallade cabotagetransporter. Besluten är ett led i arbetet med att skapa ordning och reda inom transportmarknaden.¹¹³

Sveriges åkeriföretag har introducerat Fair transport för att godstransportköpare ska veta att transporten lever upp till lagenliga krav vad gäller trafiksäkerhet, utsläpp och arbetsmiljö.¹¹⁴

Som regeringen skriver i NGTS gav de Konsumentverket i uppdrag¹¹⁵ att inrätta ett forum för miljösmart konsumtion samt stimulera miljösmarta konsumtionsmönster. Det finns även sedan 2018 en hemsida¹¹⁶ för detta forum med ambitionen att vara en mötesplats för främjande av hållbar konsumtion. Detta forum har dock enligt Konsumentverket själva ingen särskild insats kopplad till godstransporter eller till den nationella godstransportstrategin.

C19 EU:s mobilitetspaket

NGTS: *Det är viktigt att schysta villkor gäller för arbetstagarna på EU:s inre marknad. Uppföljning och kontroll av regelefterlevnad måste ske i samtliga medlemsstater för att motverka fusk och osund konkurrens. Sedan maj 2017 pågår förhandlingar i EU om en översyn av de EU-regelverk som styr förutsättningarna för yrkestrafik på väg inom unionen. I dessa förhandlingar driver regeringen aktivt linjen att sunda och likvärdiga konkurrensvillkor mellan EU:s medlemsstater måste råda. I dessa frågor samarbetar Sverige särskilt med en grupp likasinnade medlemsstater inom den så kallade vägalliansen, som består av Sverige, Tyskland, Frankrike, Italien, Danmark, Österrike, Belgien och Luxemburg samt de två icke-EU-medlemsstaterna Norge och Schweiz. Dessa länder träffas även regelbundet för att utbyta övriga erfarenheter av utvecklingen av regelsystemet och kring kontroller av vägtransporter.*

Uppföljning

Sverige driver i förhandlingar linjen att sunda och likvärdiga konkurrensvillkor ska råda tillsammans med övriga länder i vägalliansen¹¹⁷. I slutet av 2018 enades EU:s transport-ministrar om ett förslag till nya villkor.¹¹⁸ Ett år senare, december 2019, är treparts-förhandlingen mellan Europaparlamentet, EU-kommissionen och Ministerrådet avslutade. Överenskommelsen gäller regler för cabotage, kör- och vilotider för chaufförer och utstationeringsregler för vägtransportsektorn. Det som återstår innan överenskommelsen börjar gälla är att den ska godkännas av Europaparlamentet och Ministerrådet.

¹¹² (Regeringen, 2018a)

¹¹³ (Regeringen, 2018w)

¹¹⁴ (Sveriges åkeriföretag, 2019)

¹¹⁵ (Regeringen, 2017f, 2017g)

¹¹⁶ www.forummiljosmart.se

¹¹⁷ Vägalliansen är ett samarbete som består av Sverige, Tyskland, Frankrike, Italien, Danmark, Österrike, Belgien och Luxemburg samt de två icke-EU-medlemsstaterna Norge och Schweiz.

¹¹⁸ (Regeringen, 2018b), (Regeringen, 2018b)

C20 Väl fungerande och effektivare kontroller på vägarna

NGTS: Regeringen anser att det är viktigt med väl fungerande och effektiva kontroller på vägtransportområdet och avser att se över regelefterlevnaden på väg för att motverka osund konkurrens och öka trafiksäkerheten. Det kan exempelvis handla om förstärkt myndighetssamordning eller om hur modern teknik kan användas i syfte att effektivisera kontrollerna. Regeringen arbetar vidare med förslag om en avläsningsbar och, bland annat utifrån ett regionalpolitiskt perspektiv, differentierad vägsлитageskatt. [...] Regeringen anser även att det kan finnas skäl att genomföra en mer omfattande belysning av om fler överträdelser av bestämmelser på yrkestrafikområdet bör vara föremål för en sanktionsväxling från straffrättsliga påföljder till sanktionsavgifter. [...]

Uppföljning

Regeringen beslutade i augusti 2019 att en särskild utredare ska se över hur dagens kontrollverksamhet av yrkestrafiken på väg bedrivs och lämna förslag på förbättrande åtgärder, inklusive organisatoriska åtgärder, för att fler ska följa reglerna på området. Syftet med utredningen är att skapa en ordning för effektivare kontroller och sanktionssystem. Utredaren tillsattes i december 2019. I uppdraget ska utredaren föreslå åtgärder för att stärka kontrollverksamheten såsom nya arbetssätt, tekniska möjligheter, ökad myndighets-samordning och mer informationsutbyte. I uppdraget ingår även att analysera om det finns skäl för att införa ett system med trafiksäkerhetskontrollanter som ska genomföra nykterhetskontroller på väg och, oavsett ställningstagande, lämna förslag till hur ett sådant system kan införas. Dessutom ska förutsättningarna för att införa sållningsprov för narkotika i trafiken utredas. För att finna inspiration och idéer till detta ska en internationell utblick göras över hur kontrollverksamhet av yrkestrafik på väg har utformats i andra länder. I uppdraget ingår även att analysera i vilka fall det är lämpligt att genomföra sanktionsväxlingar på området, från straffrättsliga påföljder till administrativ sanktion, till exempel sanktionsavgifter. En delrapport med förslag om sanktionsväxling från straffrättsliga påföljder till sanktionsavgifter för överträdelser av bestämmelser på yrkestrafikområdet samt uppdraget att utreda införande av trafiksäkerhetskontrollanter ska redovisas 30 november 2020. Uppdraget i övrigt ska redovisas senast den 1 mars 2021.¹¹⁹

Regeringsuppdraget om korta dragbilar innefattar att Transportstyrelsen utreder trafik-säkerhetsperspektivet för denna typ av fordon det vill säga lastbilar med två och tre axlar till vilken det kopplats en påhängsvagn, och fordontågets längd inte överskrider 16,5 meter.¹²⁰ I uppdraget ingår att analysera omfattningen av olyckor som dessa fordonskombinationer orsakar samt framkomlighetsproblematik under olika väder- och vägförhållanden. Tekniska lösningar såsom bromssystem och stabilitetssystem som kan bidra till förbättringar för trafiksäkerheten ska kartläggas tillsammans med en analys om ifall sådana krav på lösningar bör ställas. Åtgärder, inklusive regelförändringar, som främjar en ökad trafiksäkerhet ska föreslås tillsammans med tänkbara konsekvenser av implementeringen. Redovisning av uppdraget ska ske senast den 1 juni 2020.

När det gäller arbetet med vägsлитageskatt, se diskussion under insats E36.

¹¹⁹ (Regeringen, 2019b)

¹²⁰ (Regeringen, 2018u)

C21 Klampning under längre tid och höjda sanktionsavgifter

NGTS: För att öka regelefterlevnaden på väg har regeringen föreslagit att den tid ett fordon kan hållas klampat ska förlängas från 24 till 36 timmar. Riksdagen har beslutat i enlighet med förslaget. Lagändringarna börjar gälla den 1 juli 2018. Regeringen har även höjt sanktionsbeloppen vid överträdelser av kör- och vilotidsreglerna så att sanktionsavgiften för vissa mindre allvarliga överträdelser har sänkts och sanktionsavgiften för allvarliga överträdelser har höjts.

Uppföljning

Regeringen har uppfyllt sina initiativ om förlängd klampning. De nya reglerna började tillämpas 1 juli 2018.¹²¹ De höjda sanktionsavgifterna för kör- och vilotidsreglerna höjdes 1 mars 2018.¹²²

C22 Säkra uppställningsplatser

NGTS: Trafikanalys har på regeringens uppdrag utrett frågan om trygga och säkra uppställningsplatser. Utredningen visar på ett större behov av platser än det befintliga utbudet. Goda sociala villkor för förare och en hög trafiksäkerhet är en prioriterad fråga för regeringen. Det är viktigt att det finns säkra och trygga uppställningsplatser för yrkestrafiken där förare kan stanna och tillbringa sina raster eller dygnsvila. Transportföretagen har ett stort ansvar för förarnas arbetsmiljö.¹²³ Transportköpare kan också ta ansvar genom att ställa krav på att förarna erbjuds rimliga villkor. Staten har i enlighet med det så kallade ITS-direktivet skyldighet att tillhandahålla information om säkra uppställningsplatser. Regeringen anser att samordningen av säkra och trygga uppställningsplatser behöver förbättras och att tillsynen av förhållandena på området behöver utvecklas.

Uppföljning

Staten ska mot bakgrund av ITS-direktivet¹²⁴ och utvecklingen av TEN-T (Trans-European Transport Networks) tillhandahålla information om säkra uppställningsplatser. Trafikverket har fått ett särskilt regeringsuppdrag att genomföra en översyn av säkra uppställningsplatser.¹²⁵ En första årsrapportering av uppdraget säkra rastplatser gjordes i mars 2019.¹²⁶ Återrapporteringens fokus var på planering av uppdragets fortsatta genomförande. Uppdraget inriktas på större vägar vilket innebär stamvägnätet i kombination med TEN-T vägnätet. Under 2019 har bland annat en behovs- och utbudsanalys påbörjats i dialog med andra myndigheter och berörda aktörer. Under året har analyserna bland annat bestått i hur de inom uppdraget angivna frågorna kan hanteras inom ramen för planeringsprocessen samt om det finns behov av justeringar i gällande regelverk och hur den nya kamerabevakningslagen bör nyttjas på Trafikverkets rastplatser.¹²⁷

Uppdraget redovisas årligen i anslutning till Trafikverkets årsredovisning med en samlad redogörelse av arbetets planering och genomförande fram till och med år 2029.

¹²¹ (Regeringen, 2018f)

¹²² (Regeringen, 2017a)

¹²³ Arbetsmiljöverket ställer till exempel krav på riskbedömningar och att transportörer bland annat planerar rutterna så att onödiga risker undviks.

¹²⁴ (Trafikverket, 2018d)

¹²⁵ (Regeringen, 2018n)

¹²⁶ (Trafikverket, 2019z)

¹²⁷ (Trafikverket, 2019t)

Slutredovisning sker till Regeringskansliet vid utgången av den nationella infrastrukturplanen för perioden 2018-2029.

C23 Trafiksäkerhet för yrkesförare

NGTS: *Nollvisionen är det långsiktiga målet om att ingen ska omkomma eller skadas allvarligt i trafiken och att transportsystemet till sin utformning, funktion och användning ska anpassas efter de krav som följer av detta. Vägtransportbranschen är olycksdrabbad, vilket uppmärksammas i regeringens arbetsmiljöstrategi. Ingen ska behöva dö till följd av sitt arbete och det är därför viktigt att arbeta med olycksförebyggande åtgärder för arbetstagare som arbetar på och vid väg. Insatser för att förbättra regelefterlevnaden särskilt inom yrkestrafiken är positivt både för arbetsmiljön och för en rättvis konkurrens.*

Uppföljning

Nollvisionens långsiktiga mål är att ingen ska omkomma eller skadas allvarligt i trafiken. I regeringens nationella arbetsmiljöstrategi för 2016-2020 ingår dessutom en nollvision mot dödsolyckor samt förebyggande av arbetsolyckor.

I det så kallade stadsrådsinitiativet¹²⁸ gick sex ministrar under våren 2019 samman för att markera mot dödsfall i arbetet. Berörda statsråd driver frågan inom respektive ansvarsområde. Initiativet består av flera delar, ett av dem är att Arbetsmiljöverket fått i uppdrag att göra en analys av de omständigheter som föregick de dödsolyckor i arbetslivet som skedde under 2018 och första halvåret 2019. Analysarbetet ska enligt uppdraget fokusera på de mest olycksdrabbade branscherna och slutsatserna ska tillhandahållas på ett lättillgängligt och behovsanpassat sätt eftersom många aktörer berörs. Arbetsmiljöverket kommer i analysen inkludera yrkesförare generellt eftersom dödsolyckor för denna yrkeskategori även förekommer utanför vägtrafiken såsom vid lastning och lossning, rangering, med mera. För de dödsolyckor som skett i trafiken tar Arbetsmiljöverket hjälp av Trafikverkets utredningar. Detta uppdrag ska redovisas senast i samband med årsredovisningen för 2019. Arbetsmiljöverkets arbete har enligt dem själva inte någon direkt koppling till godstransportstrategin, de arbetar för att skapa ett hållbart arbetsliv och förutsättningar för att ingen ska skadas, bli sjuk eller dö av sitt arbete.¹²⁹ Under våren 2019 har arbetsmarknadsministern bjudit in fack och arbetsgivare i relevanta branscher för att tillsammans med ansvariga myndigheter diskutera vilka åtgärder som behövs för att människor inte ska riskera att dö på jobbet och hur regeringens mål om nollvision ska kunna uppfyllas.

En annan del i stadsrådsinitiativet består i att Statskontoret fått i uppdrag att utvärdera regeringens arbetsmiljöstrategi. Statskontoret bedömer att strategin och de uppdrag som har lämnats i samband med den överlag ger goda förutsättningar för att uppnå strategins mål och det övergripande målet för arbetsmiljöpolitiken. Det finns emellertid utrymme att bedriva det strategiska arbetsmiljöarbetet ännu mer effektivt. Regeringen bör avgränsa och precisera strategins prioriterade områden samt formulera mer konkreta och tidsatta mål för strategin. Statskontoret bedömer också att strategin behöver följas upp mer systematiskt. Regeringen bör även inför nästkommande strategiperiod överväga att styra berörda myndigheter mer tillitsbaserat. Det handlar bland annat om att ge myndigheterna större inflytande över hur åtgärderna i strategin utformas. På så sätt kan myndigheternas erfarenheter och kompetens bättre tas tillvara.¹³⁰

¹²⁸ (Regeringen, 2019)

¹²⁹ (Arbetsmiljöverket, 2019)

¹³⁰ (Statskontoret, 2020)

Ett av regeringens initiativ inom detta område består av att i augusti 2019 tilldela Transportstyrelsen i uppdrag att utreda säkerheten för personal som utför arbete inom eller i anslutning till vägområdet och att analysera möjliga åtgärder för att förbättra såväl trafik-säkerheten som arbetsmiljön vid planerade vägarbeten och vid oförutsedda händelser i vägtrafiken såsom bärgning, arbete med fordonsservice och vid trafikolyckor samt att vid behov lämna författningsförslag. Uppdraget avgränsas till arbetande på och vid väg som interagerar med fordon i rörelse. Transportstyrelsens löpande arbete för att förbättra regelefterlevnaden vad gäller trafiksäkerheten för yrkesförare består bland annat av tillsynsverksamhet av kör- och vilotider, vägarbetstidslagen och trafiktillstånd.¹³¹ Uppdraget ska redovisas 8 augusti 2020.¹³²

C24 Utstationering och vägtransporter

NGTS: *Regeringen arbetar för ett nytt regelverk som leder till en förbättrad möjlighet till tillsyn och regelefterlevnad inom vägtransportområdet och klargör vilken anmälningsskyldighet som ska finnas vid utstationering. EU-kommissionen har inom ramen för EU:s mobilitetspaket presenterat ett förslag till specialregler för utstationering av arbetstagare inom vägtransportsektorn. Förslaget ska enligt planen vara färdigbehandlat i Europaparlamentet och Europeiska unionens råd under början av 2019. Regeringen avser att därefter genomföra ändringar i utstationeringslagen i syfte att förtydliga regelverkets tillämplighet på vägtransporter.*

Uppföljning

Regeringens initiativ om ett nytt regelverk för utstationering har resulterat i en utredning med föreslagna lagändringar. Bakgrunden till detta var att utstationeringsdirektivet reformerades i juni 2018 angående nya specialregler för utstationering¹³³ av arbetstagare inom bland annat vägtransportsektorn. Regeringen tillsatte därför en utredning för att bedöma om svensk rätt är förenlig med ändringsdirektivet och utarbeta de författningsförslag som behövs för att genomföra direktivet i svensk rätt.¹³⁴

Utredningens målsättning har utifrån kommittédirektiven varit att så långt som möjligt uppnå likabehandling mellan utstationerade och inhemska arbetstagare samtidigt som den fria rörligheten för tjänster respekteras. Utgångspunkten har varit den svenska arbetsmarknadsmodellen och det gällande systemet för hur utstationeringsdirektivet har genomförts i Sverige. Utredningen presenterades i maj 2019 med förslag som innefattar att de föreslagna lagändringarna ska träda i kraft den 30 juli 2020 med vissa övergångsbestämmelser.¹³⁵ De förändringar som föreslås i utredningen blir dock inte tillämpliga på vägtransportsektorn i sommar, eftersom vägtransportsektorn är undantagen. Ändringarna ska först börja tillämpas på vägtransporter när den rättsakt som ingår i mobilitetspaketet (se insats C19) ska börja tillämpas.¹³⁶

Den 20 februari 2020 fattade regeringen beslut om ett förslag som ska utvidga tillträdesrätten för regionala skyddsombud samt lagändringar för mer likabehandling vid utstationering. Regering har beslutat om en lagrådsremiss för att Sverige ska implementera EU:s ändringsdirektiv till utstationeringsdirektivet. I lagrådsremissen föreslår regeringen en rad lagändringar

¹³¹ (Transportstyrelsen, 2019d)

¹³² (Regeringen, 2019p)

¹³³ (Europaparlamentet och rådet, 2018)

¹³⁴ (Regeringen, 2018e)

¹³⁵ (Statens offentliga utredningar, 2019)

¹³⁶ Mejli Fanny Granskog 20 februari 2020.

som ska ge mer lika villkor mellan utstationerad och inhemsk arbetskraft. Regeringen föreslår också skärpta regler om anmälningsskyldighet vid utstationering och att tillträdesrätten för regionala skyddsombud ska utvidgas.¹³⁷

C25 Regelverk för automatiserad körning föreslagen

NGTS: *Den tekniska utvecklingen av automatiserade fordon, liksom affärsmodeller och tjänster där automatiserad körning ingår som en del, kommer att påverka transportområdet starkt. Både det svenska och det internationella regelverket på transportområdet behöver utvecklas för att skapa bättre rättsliga förutsättningar för en introduktion av automatiserade fordon. Regeringen anser att Sverige i så stor utsträckning som möjligt bör möjliggöra en säker introduktion av fordon med automatiserade funktioner. Som ett första steg har regeringen låtit utreda förutsättningarna för automatiserad körning av fordon i allmän trafik. Regler för att underlätta för försök med automatiserade fordon är sedan tidigare införda.*

Uppföljning

Sedan 2017 finns en förordning¹³⁸ om försöksverksamhet med självkörande fordon. Det är Transportstyrelsen som prövar och utfärdar tillstånd för denna försöksverksamhet på allmän väg. För att stödja introduktion av automatiserade fordon tog regeringen ett initiativ till att utreda förutsättningar för drift i allmän trafik.¹³⁹ Utredningen presenterade i mars 2018 förslag till bland annat en ny lag och en ny förordning om automatiserad fordonstrafik. Lagen föreslogs innehålla tre delområden; en om föraren, en om sanktionsavgifter och en om datalagring. Regelförändringarna som presenterades i utredningen förslags trädde i kraft den 1 juli 2019, men det skedde aldrig. Frågan bereds på Regeringskansliet.¹⁴⁰

Trafikanalys har i ett regeringsuppdrag sammanställt ett trafikslagsövergripande kunskapsunderlag som belyser utmaningar och möjligheter med uppkopplade, samverkande och automatiserade fordon, farkoster och system.¹⁴¹ Uppdraget redovisades 15 juni 2019.

C26 Regelförenkling för järnvägen

NGTS: *Inom EU har ett omfattande arbete gjorts för att skapa ett sammanhängande järnvägssystem. Regeringen anser att det är viktigt att regleringen på järnvägsområdet inte är kostnadsdrivande och att regelverket förenklas och utvecklas för möjliggöra för fler systemanpassade lösningar och innovationer som kan stärka järnvägens konkurrenskraft. Regeringen verkar för att EU:s reglering på järnvägsområdet ska utvecklas i en sådan riktning.*

Uppföljning

Regelutvecklingen för järnväg sker till största del på internationell nivå, främst genom EU-arbete. Transportstyrelsen representerar Sverige i flera forum, där de driver frågor i enlighet med godstransportstrategin, d.v.s. att regleringen stärker järnvägens konkurrenskraft, inte är kostnadsdrivande och att den möjliggör för fler systemanpassade lösningar och innovationer. Exempelvis pågår ett stort arbete med det så kallade fjärde järnvägspaketet som

¹³⁷ (Regeringen, 2020a)

¹³⁸ Förordning (2017:309) om försöksverksamhet med självkörande fordon.

¹³⁹ (Utredningen om självkörande fordon på väg, 2018a, 2018b)

¹⁴⁰ Möte på Infrastrukturdepartementet 20-02-04.

¹⁴¹ (Regeringen, 2018s), (Regeringen, 2018s)

ska implementeras i Sverige 16 juni 2020. Paketet syftar till att ta ytterligare steg för ett gemensamt europeiskt järnvägsområde utan tekniska, administrativa och rättsliga hinder.

Transportstyrelsens EU-arbete består även av att öka tillgängligheten och förenkla för kunder att köpa och utföra godstransporter. Exempelvis genom utveckling av godskorridorer som ska förenkla transporter över landsgränserna. Tanken är att en kund endast behöver vända sig till ett ställe för att begära tåglägen istället för att kontakta alla berörda infrastrukturförvaltare längs den tänkta transportsträckan. Dessutom pågår digitalisering av informationstjänster som syftar till att förenkla för aktörer att planera och följa sina godstransporter.

Europeiska revisionsrätten anser att utvecklingen för att främja godstransporter på järnväg inte gått tillräckligt fort¹⁴². Men med både det fjärde järnvägspaketet och arbetet med godskorridorer är förhoppningen att stärka järnvägens konkurrenskraft, samtidigt som det i dagsläget enligt Transportstyrelsen är för tidigt att se direkta effekter av pågående paket och regelutveckling.¹⁴³

Det finns EU-regler som kan vara kostnadsdrivande. Med förordning 1304/2014/EU vill EU-kommissionen minska bullret från godsvagnar i hela Europa. I nordiskt vinterklimat kan kompositbromsblockens bromsverkan utebli eller minska i vissa vädertyper. Det är i grunden ett säkerhetsproblem, vilket kommer leda till hastighetsminskningar. Trafikverket har beräknat att den sänkta hastigheten skulle leda till en samhällsekonomisk kostnad på 1,5 miljarder kronor.

De nya bullerkraven leder dessutom till ökade underhållskostnader, rangeringskostnader, konverteringskostnader och ökade administrativa kostnader för att ha dubbla fordonsflottor. Transportstyrelsen har beräknat att operativa anpassningar kan leda till att 1 500 miljoner tonkilometer (motsvarande drygt 5 procent av järnvägens totala transport-arbete) eller 82 000 lastbilstransporter kommer flyttas över till väg.

Ett annat scenario är att alla dessa effekter sammantaget gör att hela vagnslasttrafiken i Sverige (knappt 8 800 tonkm) kommer att kollapsa, vilket skulle leda till ytterligare en miljon lastbilstransporter per år, en ökning av koldioxid-utsläppen med cirka 330 miljoner kg CO₂ och upp till två ytterligare döda i vägtrafiken.¹⁴⁴

Kraven på kompositbromsblock är beslutade och kommer att träda i kraft. Problemet är nu att Tyskland gått före och inför dessa nya EU krav tidigare än vad medlemsstaterna i EU överenskommit. Samtidigt inför Tyskland sanktioner för de järnvägsvagnar som har annat än kompositbromsblock (Trafikverkets svar till Trafikanalys – Uppföljning av insatser och uppdrag i den nationella godstransportstrategin).

C27 Minskade inträdeshinder på järnvägsmarknaden

NGTS: För att få utföra järnvägstrafik krävs tillstånd, vilket innebär att verksamheten måste uppfylla de krav som framgår av järnvägslagen (2004:519) och som i sin tur kan härledas från EU-regelverk på området. Regeringen anser att ledtider och inträdeskostnader för järnvägsföretag som vill utföra järnvägstrafik i Sverige behöver minska och avser att verka för en utveckling i den riktningen.

¹⁴² [Rail freight transport in the EU: still not on the right track](#)

¹⁴³ (Trafikverket, 2019k)

¹⁴⁴ (Transportstyrelsen, 2018a)

Uppföljning

Enligt Transportstyrelsen visar en preliminär kostnads-nyttoanalys från Europeiska unionens järnvägsbyrå att det fjärde järnvägspaketet kommer medföra kortare ledtider och sänkta kostnader för järnvägsföretagen vid tillståndsprövningen. Transportstyrelsen delar järnvägsbyråns uppfattning och kommer att delta med experter för det svenska mandatområdet i den nya europeiska tillståndprocessen. Transportstyrelsen arbetar kontinuerligt med att förbättra och förkorta ledtiderna i ansökan, bland annat genom att bjuda in de sökande och ge dem information om tillståndprocessen i tidigt stadium.¹⁴⁵

C28 Fler svenskregistrerade fartyg

NGTS: [...] Fler svenskregistrerade fartyg är viktigt för sysselsättningen och för att behålla kompetensen inom hela sjöfartsklustret. [...] Regeringens ambition är att öka antalet svenskregistrerade fartyg genom bland annat en gemensam inflaggningsportal och förhandsbesked om sjöfartsstöd.

Uppföljning

Den svenskkontrollerade handelsflottan omfattar både svenskflaggade och utlandsflaggade fartyg som ägs och/eller kontrolleras av svenska rederier. Den svenskregistrerade flottan har minskat över tid, samtidigt som den svenskkontrollerade flottan fortsätter att växa.¹⁴⁶ (Se även insats E39 Tonnagebeskattning.)

Transportstyrelsen administrerar i dagsläget samlad information på sin webbplats¹⁴⁷ om hur inflaggning går till, länkar till anmälan, regler, avgifter m.m. Det pågår för närvarande enligt Transportstyrelsen inget utvecklingsarbete av denna webbplats mot något som kan liknas vid en portal. Transportstyrelsen uttrycker däremot önskemål om en ändamålsenlig portal med syfte att samla processen för dem som vill flagga in sitt fartyg. En portal där processen för inflaggning inbegriper snabb återkoppling, står för kvalitet och trygghet och som borgar för rättssäkerhet och är tidsbesparande. Transportstyrelsen uttrycker även en önskan om att inkludera processen om förhandsbesked om sjöfartsstöd i denna portal.

När det gäller sjöfartsstöd¹⁴⁸ fattas i dagsläget beslut av Delegationen för sjöfartsstöd¹⁴⁹ som är ett självständigt organ inom Trafikverket. Att införa ett förhandsbesked skulle möjliggöra för rederier att få prövat ifall deras fartyg generellt är berättigade till stödet om rederiet väljer att registrera fartyget i det svenska fartygsregistret. Detta förhandsbesked skulle precis som sjöfartsstödet administreras av Delegationen för sjöfartsstöd. I oktober 2016 lämnade Delegationen för sjöfartsstöd sin redovisning av regeringsuppdraget om förutsättningarna för att underlätta registrering i fartygsregistret, med förslag till förhandsbesked. Frågan bereds inom Regeringskansliet.

¹⁴⁵ (Transportstyrelsen, 2019c)

¹⁴⁶ (Trafikanalys, 2018a)

¹⁴⁷ www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Fartyg/Inflaggning/

¹⁴⁸ Sjöfartsstöd lämnas till fysiska och juridiska personer samt till partrederier som har eller har haft sjömän anställda för arbete ombord på svenskregistrerade fartyg som huvudsakligen används i trafik som är utsatt för internationell konkurrens på sjöfartsmarknaden. Fartyget får inte vara registrerat i annat register än det svenska. Andra krav är att utbildningsinsatser ska ställas till förfogande ombord enligt Transportstyrelsens föreskrifter eller beslut i enskilt fall och att det finns tillräckliga försäkringar för fartyget och dess drift. Stödet lämnas till arbetsgivare för skatt på sjöinkomst samt arbetsgivarens kostnader för arbetsgivaravgifter och allmän löneavgift. Se även Trafikanalys rapport Sjöfartsstödet effekter 2018, Rapport 2019:14.

www.trafa.se/globalassets/rapporter/2019/rapport-2019_14-sjofartsstodets-effekter-2018.pdf

¹⁴⁹ www.trafikverket.se/Delegationen-for-sjofartsstod/

C29 Funktionsbaserade regelverk för sjöfarten

NGTS: Sverige ska erbjuda det bästa regelverket för sjöfarten i Europa. Med bästa regelverket menas här ändamålsenliga och funktionella regler som bidrar till en ökad och hållbar sjöfart. Funktionsbaserade regler som möjliggör innovation och alternativa lösningar har införts, liksom ett förenklat tillsynssystem för fartyg som går i nationell trafik. Åtgärder för att underlätta tillämpningen av de nya regelverken ska prioriteras. Regeringen avser att fortsätta arbetet med att föreslå förenklningar i regelverken för sjöfarten. Som ett led i detta avser regeringen att se över hur ett mer riskbaserat lotspliktregelverk kan utformas för att skapa ett modernt och enhetligt regelverk, samt se över vilka tekniska och administrativa förutsättningar som finns för att effektivisera lotsningsverksamheten.

Uppföljning

I Trafikverkets regeringsuppdrag Handlingsplan för Inrikes sjöfart och närsjöfart¹⁵⁰ har både Transportstyrelsen och Svensk Sjöfart gjort inspel kring regelutveckling. Transportstyrelsen gav ett antal förslag till regeländringar och för en principiell diskussion om behovet av regelutveckling. Bland annat nämns¹⁵¹ behov av att modernisera den centrala lagstiftningen på sjöfartsområdet för att möjliggöra regeringens målsättningar.

Med en tolkning av strategins skrivning om *funktionsbaserade regelverk för sjöfarten* som att den omfattar såväl funktionsbaserade regler som funktionella regler beskriver Transportstyrelsen att deras arbete kring detta bland annat består av nedanstående fyra aktiviteter. Det finns totalt sett i handlingsplanen¹⁵² för inrikes sjöfart och närsjöfart 20 åtgärder eller aktiviteter där Transportstyrelsen har någon form av roll, varav fyra nedanstående insatser ingår:

Det är Sjöfartsverket som tillhandahåller lotsning och biträde av lots till fartyg inom svenskt sjöterritorium vars frågor ofta styrs av de regler som Transportstyrelsen tar fram. Sedan 2017 arbetar Transportstyrelsen för att skapa mer moderna och enhetliga regler för fartyg genom att göra lotsplikten riskbaserad. Ändrade föreskrifter planeras sändas på remiss, för att kunna träda i kraft i januari 2021.¹⁵³

Arbete med regelförenkling för fartygsregistrering handlar i dagsläget främst om att utveckla modellen med inflaggningslots, det vill säga en fokuspunkt som kan stötta i registreringsärenden som rör inflaggning av fartyg. Denna aktivitet är starkt kopplad till regeringens vidare arbete med regelförenklingsåtgärder för sjöfarten. Det finns även fler delar planerade under denna aktivitet.

Transportstyrelsen har beredskap (det vill säga ingen aktivitet pågår för närvarande i avvaktan på regeringens initiativ) för att stötta i regeringens vidare arbete med regelförenklingsåtgärder för sjöfarten. Det handlar konkret om förslag i lag/förordning som bland annat rör regler för fartyg som bareboat-chartrats till en svensk redare eller från en svensk redare och att införa en särskild del i fartygsregistret för pråmar och flytande utrustning.

¹⁵⁰ (Trafikverket, 2019I)

¹⁵¹ Bland förslagen nämns fartygssäkerhetslagen (SFS 2003:364), sjölagen (SFS 1994:1009), mönstringslagen (1983:929) och lagen om åtgärder mot förorening från fartyg (SFS 1980:424).

¹⁵² Handlingsplanen som är en del i leverans under Trafikverkets uppdrag om en nationell samordnare.

¹⁵³ (Transportstyrelsen, 2017, 2019j)

Det internationella arbetet med funktionsbaserade regler består av det arbete som Transportstyrelsen genomför för Sveriges räkning i internationella fora, såsom i grupper och möten inom bland andra International Maritime Organization (IMO) och i EU.¹⁵⁴

C30 Farligt gods

NGTS: *Miljön och människors hälsa riskerar att skadas allvarligt om farligt gods inte hanteras och transporteras på rätt sätt. Det är därför viktigt att ha höga krav på säkerheten för transporter med farligt gods [...] god tillsyn [...] att erforderliga skyddsåtgärder vidtas i infrastrukturen för att förhindra att föroreningar sprids [...] Sverige deltar aktivt i internationellt arbete med att utveckla regelverket kring farligt gods.*

Uppföljning

Det finns ingen samlad uppföljning av farligt gods i det svenska transportsystemet, det vill säga vad som transporteras, tillsyn, risker, åtgärdsbehov eller skyddsåtgärder. Det finns ett intresse av bättre kunskapsunderlag hos samhällsplanerare,¹⁵⁵ men tillgång och kvalitet på uppgifter är begränsade. Den här typen av uppgifter är generellt förenade med sekretesskydd, samtidigt som ingen aktör har ett utpekat ansvar för systematisk uppföljning.¹⁵⁶ Därför är möjligheterna till uppföljning även begränsade inom ramen för NGTS.

Transport av farligt gods regleras av lag (2006:263) och förordning (2006:311) om transport av farligt gods. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) är tillståndsmyndighet för transporter på väg och järnväg. Transportstyrelsen fyller motsvarande funktion för sjö- och lufttransporter. Ytterligare myndigheter är involverade i regelgivning och tillsyn, exempelvis Strålsäkerhetsmyndigheten när det gäller radioaktiva ämnen.

MSB samordnar tillsynsmyndigheterna på området, publicerar information och handböcker, samt deltar i internationell regelutveckling.¹⁵⁷ Dessutom publicerar myndigheten statistik om transportolyckor med farligt gods, samt förvaltar register över säkerhetsrådgivare och ADR-intyg, det vill säga godkänd förarutbildning för farligt gods.¹⁵⁸

MSB rapporterar årligen till EU resultatet av Polismyndighetens och Kustbevakningens tillsyn av transporter av farligt gods på väg och i hamn. Under år 2018 gjorde myndigheterna totalt 5 855 kontroller, varav överträdelser av regelverket noterades i närmare ett av fyra fall.¹⁵⁹ Andelen har varit mer eller mindre stabil över tid.¹⁶⁰ Transportstyrelsen har ingen motsvarande rapportering på sjöfarts- och luftfartsområdet. Myndigheterna har olika system för tillsyn och uppföljning.

Internationellt pågår arbete inom FN (UNECE, Working Party WP Transport of Dangerous Goods, Working Group WG Telematics), med att utveckla ett gemensamt informationssystem för transporter av farligt gods inom Europa.¹⁶¹ Tyskland med flera länder i EU är i färd med att implementera ett system. Även Sverige ser värdet, men anser också att vissa säkerhetsfrågor behöver klargöras.¹⁶² Sverige representeras av MSB i mötena.

¹⁵⁴ (Handling # 93 i Utr 2018/56, 2019)

¹⁵⁵ (Trafikanalys, 2015)

¹⁵⁶ (Handling # 105 i Utr 2018/56, 2019)

¹⁵⁷ (MSB, 2019c)

¹⁵⁸ (MSB, 2015). Telefonsamtal med Brita Skärdin, MSB, 2019-12-03.

¹⁵⁹ (MSB, 2019a)

¹⁶⁰ Telefonsamtal med Magnus Nygren, MSB, 2019-12-11.

¹⁶¹ www.unece.org/trans/main/dgdb/wp15.html

¹⁶² (MSB, 2019b; Westerdahl & Bengtsson, 2019)

Följande mål vägleder arbetet med digitala informationssystem för farligt gods.

- Förbättra räddningsinsatser och minska konsekvenser av incidenter.
- Utbyte av korrekt och tillförlitlig information vid specifika eller avvikande händelser, exempelvis vid incidenter och vid behov av tillsyn.
- Förbättrad trafiksäkerheten genom stöd för ruttplanering.
- Det ska vara enkelt att tillhandahålla statistik om trafikflöden.
- Enkel administrativ hantering av transportdokument.

C31 Gränsöverskridande transporter av avfall

NGTS: [...] *Regeringen anser att tillsynen av gränsöverskridande transporter av avfall behöver förbättras och har stärkt finansieringen av länsstyrelsernas tillsynsarbete. Regeringen fortsätter arbetet med att utveckla avfallsstatistiken och förbättra spårbarheten av avfall vilket är en viktig förutsättning för en väldimensionerad och riskbaserad tillsyn.*

Uppföljning

Regeringen har stärkt finansieringen av länsstyrelsernas tillsynsarbete under 2018 med 5 miljoner kronor med krav på att öka myndighetens tillgänglighet och kompetens under semestertiden. Under 2019 ökades finansieringen med ytterligare 5 miljoner kronor med krav på tillgänglighet på kvällar och helger. Den stärkta finansieringen har möjliggjort ökad tillsyn under dagtid, kvällar och helger, fler handläggare genomför fler kontroller dagtid över hela landet.

Länsstyrelsen har dessutom startat en nationell beredskap¹⁶³ för att tillgängliggöra kompetensen gentemot samverkande myndigheter (Tullverket, Polisen, Kustbevakningen och Åklagarmyndigheten) under 2019. De fem länsstyrelser¹⁶⁴ som är tillsynsansvariga¹⁶⁵ för gränsöverskridande transporter av avfall har i uppdrag att årligen redovisa till regeringen hur tillsynen om transporter av avfall har bedrivits, hur tillgängligheten har ökat och vilka insatser som genomförts i detta syfte.¹⁶⁶

För att utveckla tillsynsverksamheten har länsstyrelsen under 2019 tillsatt en nationell samordnare för tillsyn av gränsöverskridande avfallstransporter som ska verka för samsyn och leda arbetet med att ta fram gemensamma rutiner och mallar. Nationella samverkansmöten sker årligen med Naturvårdsverket som sammankallande. Dessutom genomförs nationella tillsynsmöten en gång i månaden. Därutöver sker samarbete och kunskapsutbyte mellan länsstyrelserna utöver möten och träffar. Det genomförs kontinuerligt gemensamma kontroller över länsgränserna för att stärka samsynen och arbeta fram gemensamma bedömningsgrunder. Länsstyrelsen rapporterar tillsynsstatistik till Naturvårdsverket och till det Europeiska samverkansnätverket IMPEL som sammanställer tillsynsstatistik för hela Europa.

¹⁶³ Beredskapen är mellan 17.00-22.00 på vardagar och 07-17 på helger.

¹⁶⁴ Länsstyrelserna i Norrbottens, Gävleborgs, Stockholms, Västra Götalands och Skåne är tillsynsansvariga.

¹⁶⁵ www.naturvardsverket.se/Stod-i-miljoarbetet/Vagledningar/Avfall/Gransoverskridande-avfallstransporter/Tillsynsansvar-avfallstransporter/

¹⁶⁶ (Länsstyrelsen, 2019-10-29)

Regeringen har 2019 utfärdat en lag om ändring i miljöbalken med anledning av att riksdagen har antagit regeringens lagförslag i propositionen *Ändamålsenliga sanktioner mot otillåtna avfallstransporter*.¹⁶⁷ Lagförslaget innebär bland annat att det straffrättsliga lagrummet skärpts för gränsöverskridande avfallstransporter. Syftet med lagen är att straffbestämmelserna ska kunna tillämpas på ett mer ändamålsenligt och effektivt sätt.

Naturvårdsverket är statistikansvarig myndighet för den nationella avfallsstatistiken i Sverige. I arbetet med att hitta lösningar för spårbarhet av avfall samt en förbättrad avfallsstatistik har de två roller, dels att ta fram kunskap som används för flera syften både internt och av andra aktörer, dels samla in och tillgängliggöra data till nytta för företag, allmänhet och myndigheter. Naturvårdsverket redovisade i september 2019 regeringsuppdraget om de rättsliga förutsättningarna för att säkerställa spårbarhet av farligt avfall i en digital lösning som uppfyller kraven i avfallsdirektivet.¹⁶⁸

För att öka spårbarheten av farligt avfall och förbättra Sveriges avfallsstatistik utvecklar Naturvårdsverket en ny digital lösning för uppgiftslämnande. Den blir gemensam för verksamhetsutövare som producerar, transporterar, behandlar eller på annat sätt hanterar farligt avfall i Sverige (se mer i insats C30).

De nya kraven har sitt ursprung i EU:s ändrade avfallsdirektiv. Den digitala lösningen lanseras den 5 juli 2020, i samband med att ny lagstiftning träder i kraft. Denna lösning möjliggör för verksamhetsutövare att lämna uppgifter om farligt avfall antingen via e-tjänster på Naturvårdsverkets webbplats eller genom det maskin-till maskin-gränssnitt (API) som Naturvårdsverket erbjuder.

De föreslagna lagstiftningsändringar som ligger till grund för utvecklingen av denna digitala lösning har remitterats av Miljödepartementet tillsammans med ytterligare en skrivelse med förslag på genomförande av ändringar i flera EU-direktiv på avfallsområdet, med remissvar senast 7 januari 2020.¹⁶⁹ Naturvårdsverket har under arbetets gång genomfört dialogmöten med verksamhetsutövare, branschorganisationer och tillsynsmyndigheter.¹⁷⁰

Det är således Naturvårdsverket som leder arbetet med att utveckla den nationella avfallsstatistiken. Länsstyrelserna har, tillsammans med andra aktörer, haft möjlighet att delta i en referensgrupp inför framtagandet av systemet för avfallsstatistik och svara på remisser.

Kommande lagändringar rör i huvudsak nationella transporter av farligt avfall. Det har även genomförts en lagändring rörande gränsöverskridande avfallstransporter där de straffrättsliga lagrummen har skärpts.

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

D32 Robusthet och redundans för minskad sårbarhet i kritisk transportinfrastruktur och samhällsviktiga transporter

NGTS: *Möjligheten att kunna använda ersättningssystem för att upprätthålla säkerhet och redundans bör ses över. Det gäller inte minst transporternas betydelse för vår livsmedelsförsörjning, vars funktionalitet är av vital betydelse för samhället. Det kan ske bland*

¹⁶⁷ (Regeringen, 2019s)

¹⁶⁸ (Naturvårdsverket, 2019)

¹⁶⁹ www.regeringen.se/remisser/2019/10/remiss-om-genomforande-av-reviderade-eu-direktiv-pa-avfallsområdet/

¹⁷⁰ www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Miljoarbete-i-Sverige/Uppdelat-efter-omrade/Avfall/Realisering-av-informationsforsorjning-inom-avfallsområdet/

annat genom åtgärder som ger ökad robusthet och bättre skalskydd av vitala delar av transportinfrastrukturen. Det är också angeläget med fortsatta insatser för att åstadkomma ökad säkerhet i informations- och kommunikationssystem.

Uppföljning

Krisberedskap för samhällsviktiga transporter diskuteras även i "Nationell säkerhetsstrategi" som regeringen antog 2017.¹⁷¹ Några månader senare publicerade Trafikverket tillsammans med flera andra myndigheter en utredning av ansvar och roller för krisberedskap på transportområdet.¹⁷² Därefter gav regeringen Trafikverket ansvaret för att samordna krisberedskap och planering av höjd beredskap på området genom ett tillägg i myndighetens instruktion. I Trafikverkets årsredovisning 2018 nämns ett pågående utvecklingsprojekt för att konkretisera den nya rollen. I årsredovisningen 2019 sägs att arbetet har inriktats på att utveckla förmågan till samverkan mellan privata och offentliga aktörer genom forumet Transportsektorns samverkan inför samhällsstörningar (TP SAMS), som Trafikverket är ordförande för.¹⁷³

TP SAMS är ett frivilligt transportslagsövergripande forum för privat-offentlig samverkan (POS). TP SAMS medlemskrets utgörs av branschföreträdare och myndigheter. Huvudsyftet med forumet är att stärka transportsektorns samlade förmåga att hantera samhällsstörningar genom utökad samverkan kring frågor som relaterar till krisberedskap och åtgärder inför och vid höjd beredskap.

I utrednings- och analysrapporterna (ibid.) framhålls att utvecklingsarbetet är i sin linda och att det första steget är att avgränsa ansvar och att identifiera vad som anses vara samhällsviktig verksamhet och samhällsviktiga transporter. En inledande sektorsövergripande risk- och sårbarhetsanalys har vidare genomförts i syfte att tydliggöra brister, möjligheter och nuläge. Trafikverket deltar vidare i flera beredskapsövningar och internationella och nationella samverkansgrupper.¹⁷⁴ Dessutom har transportmyndigheterna inlämnat en gemensam redovisning av regeringsuppdraget till bevakningsansvariga myndigheter att inkomma med underlag om den fortsatta inriktningen på det civila försvaret.¹⁷⁵

Transportmyndigheterna har hittills hanterat frågorna i ett trafikslagsberoende och infrastrukturperspektiv. Att identifiera samhällsviktiga transporter förutsätter samordning och samverkan inom och mellan sektorer. Trafikverket framhåller att arbetet är beroende av andra myndigheter och branschaktörer. Beredskapen för samhällsviktiga transportflöden faller på många aktörer. Livsmedelsverket och Socialstyrelsen är exempelvis samordningsansvariga inom livsmedels- respektive läkemedelsförsörjning, men råder inte över infrastrukturen och transporttjänster i händelse av krissituationer.

I samtal med företrädare för Trafikverket och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) framkommer att myndigheternas arbete är inriktat på en robust infrastruktur, snarare än transporterna som sådana.¹⁷⁶ Marknaden styr över de senare och det är svårt för myndigheter att få överblick och inblick i reella transportflöden. Regeringens strategi avser dock robusthet och redundans i både infrastruktur och transporter. Trafikverket har samordningsansvaret, men omfånget av och ansvaret för beredskapsplaner för samhällsviktiga transporter är

¹⁷¹ (Regeringen, 2017b)

¹⁷² (Trafikverket, 2017c)

¹⁷³ (Trafikverket, 2020i). Länk till TP SAMS: <http://tpsams.se/>

¹⁷⁴ (Trafikverket, 2018j)

¹⁷⁵ (Trafikverket, Transportstyrelsen, Luftfartsverket, & Sjöfartsverket, 2020)

¹⁷⁶ Samtal med Rolf Sandelin (Trafikverket) och Petra Ekroth (MSB) i maj och juni 2019.

fortfarande oklart, inklusive frågan om samhällsplanering av och ersättningssystem för privata utförare av samhällsviktiga transporter i krissituationer.

Av allt att döma är ansvaret för samordning av krisberedskap för samhällsviktiga transporter även oklart på regeringsnivå. I samtal med företrädare för Infrastrukturdepartementet hänvisas till pågående och löpande beredning av frågor om civilt försvar på Försvarsdepartementet, och till kommande försvarsproposition.¹⁷⁷ I utredningen Näringslivets roll inom totalförsvaret finns det också flera förslag på förstärkt samverkan med näringslivet för totalförsvaret.¹⁷⁸ Den svarar dock inte på frågor om krisberedskap för infrastruktur och samhällsviktiga transporter i ett generellt perspektiv. Av allt att döma finns det ingen samordning av genomförandet av NGTS och risk- och krishantering i transportsystemet.

I regeringens två uppföljningar av den Nationella säkerhetsstrategin nämns exempel på insatser som syftar till och har stärkt krisberedskapen i transportsystemet.¹⁷⁹ Dels ökade resurser för transportmyndigheternas arbete med totalförsvaret. Dels mer specifika insatser, exempelvis ökad bevakning och kameraövervakning på stationer för att öka tryggheten, uppdrag till Transportstyrelsen om att förstärka intern styrning och kontroll av it-system, samt Trafikverkets arbete med geostaket och förebyggande åtgärder mot skogsbränder. Dessa berör i begränsad utsträckning frågor om robusthet och redundans i infrastruktur och samhällsviktiga transporter. Det går inte heller utläsa om och hur dessa insatser relaterar till genomförandet av NGTS.

D33 Stärkt beredskap

NGTS: *Sveriges förmåga att hantera situationer där hot och risker realiserats behöver förbättras. På myndighetsnivå behöver arbetet med att analysera, planera och öva för olika händelser vidareutvecklas, från olyckor till eventuella omvärldshändelser som föranleder höjd beredskap. Sverige ska även aktivt delta i olika organisationer och andra fora där internationella regler för transportområdet bereds och göra insatser för att värna global flödessäkerhet.*

Uppföljning

Insatsen avser framför allt myndigheternas risk- och krishantering, en del fråga inom ramen för robusthet och minskad sårbarhet i samhällets infrastruktur och samhällsviktiga transporter. Förmågan till samordning kan betraktas som en central komponent. Ansvaret faller främst på Trafikverket och MSB, men berör alla myndigheter¹⁸⁰ som ingår i SOTP, samverkansområdet Transporter, enligt Förordning (2015:1052) om krisberedskap och bevakningsansvariga myndigheters åtgärder vid höjd beredskap.

Av årsredovisningar framgår att MSB, Trafikverket och andra myndigheter deltar i nationella övningar och internationell samverkan kring regelutveckling. Trafikverket har vidare påbörjat sektorsövergripande risk- och sårbarhetsanalyser (ibid.). Dessutom har Trafikverket initierat flera sektorsövergripande projekt med stöd av regeringens 2:4 anslag.¹⁸¹ I sin helhet faller arbetet väl inom ramen för regeringens avsedda insats. Citerade utredningar och analyser i föregående avsnitt visar samtidigt att arbetet är i sin linda. Det framgår även av Trafikanalys

¹⁷⁷ Samtal med Roland Bjuremalm (Infrastrukturdepartementet) i februari 2020.

¹⁷⁸ (SOU, 2019b)

¹⁷⁹ (Regeringskansliet, 2017a, 2018a)

¹⁸⁰ MSB, Trafikverket, Transportstyrelsen, Sjöfartsverket, Luftfartsverket och Energimyndigheten

¹⁸¹ Trafikanalys har gått igenom en aktuell förteckning från MSB över alla pågående 2:4 projekt 2019.

promemoria "Sårbarheter i transportsystemet".¹⁸² I huvudsak är det ansvarsfrågorna som har utretts. Det saknas gemensamma lägesbilder av samhällsviktig infrastruktur och transporter, av risker och sårbarheter, av åtgärdsprioriteringar och beredskapsförmåga.

D34 Privat-offentlig samverkan

NGTS: *I dag står privata aktörer för merparten av försörjningen till kritiska samhällsfunktioner. Regeringen bedömer att samverkan mellan privat och offentlig sektor inom transportområdet behöver kartläggas och lämpliga åtgärder vidtas, inte minst mot bakgrund av återuppbyggnaden av totalförsvaret. Ett existerande forum är Transportsektorns samverkan inför samhällsstörningar (TP SAMS) [...]*

Uppföljning

Trafikanalys har riktat frågan om det finns någon kartläggning av offentlig-privat samverkan för beredskap på transportområdet till flera aktörer: TP SAMS (Trafikverket), samverkansområdet Transporter (SOTP, MSB), samt Totalförsvarets forskningsinstitut (FOI).¹⁸³ Ingen systematisk kartläggning har identifierats. I viss mån kan det löpande kunskaps- och informationsutbytet inom ramen för TP SAMS betraktas som en löpande kartläggning, även om inte systematiskt planerat. Inga projekt pågår i frågan. Inte heller har några särskilda uppdrag aviserats.

Trafikverket och MSB framhåller att beroendekedjor i transportsektorn är långa och komplexa. De omfattar offentliga och privata aktörer, infrastrukturförvaltare, transportköpare och utförare, nationella, lokala och internationella aktörer. Det är inte givet vad offentlig-privat samverkan i sammanhanget omfattar och innebär. Offentlig-privat samverkan för samhällsviktig transportförsörjning kan komma att beröra affärskritisk information. Det påverkar förutsättningarna för både kartläggning och åtgärder.

D35 Stärkt cybersäkerhet

NGTS: *[...] Ett strukturerat och riskbaserat arbete med informations- och cybersäkerhet är en viktig förutsättning för svensk tillväxt och konkurrenskraft, och en nödvändighet för att näringslivet ska kunna utveckla och tillhandahålla konkurrenskraftiga varor och tjänster. För att höja informations- och cybersäkerheten finns det ett behov av att alla berörda parter i högre grad samverkar mot gemensamma målsättningar.*

Uppföljning

Det finns idag ingen samlad lägesbild av cybersäkerhetsrisker, sårbarheter och åtgärder inom transportsektorn. Ansvaret för uppföljning är delat. MSB har ett nationellt samordningsansvar för informations- och cybersäkerhet. Regeringen har också planer på ett nytt nationellt cybersäkerhetscenter.¹⁸⁴ Trafikverket ansvarar för samordning av beredskapen på transportområdet. Transportstyrelsen ansvarig för tillsyn av krav enligt NIS-direktivet.

Inom EU regleras informationssäkerhet i samhällsviktiga tjänster av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1148 om säkerhet i nätverks- och informationssystem, även kallat NIS-direktivet. Det innebär krav på informationssäkerhet och incidentrapportering hos

¹⁸² (Trafikanalys, 2018b)

¹⁸³ Frågan har ställts till företrädare för MSB och Trafikverket i telefonsamtal, samt i korrespondens med FOI.

¹⁸⁴ (FRA, 2019)

leverantörer av samhällsviktiga tjänster. På transportområdet berörs flygplatser, järnvägstrafik, sjöfart och intelligenta transportsystem i vägtrafiken.

Trafikanalys arrangerade under oktober 2019 ett seminarium om cybersäkerhet på transportområdet där företrädare för MSB, FOI och Transportstyrelsen medverkade och presenterade lägesbilder av det egna arbetet. Trafikverket delgav också underlag. Trafikanalys har vidare inhämtat uppgifter från företrädare för TP SAMS genom samtal och korrespondens.

MSB deltar i EU:s utvecklingsarbete med styrmodeller för informations- och cybersäkerhet inom intelligenta transportsystem (ITS). MSB har låtit göra ett par studier om systemrisker med transporter¹⁸⁵ och gett FOI i uppdrag att genomföra ytterligare en studie av "Kommande cybersäkerhet inom smarta fordon och vägnät".

Trafikverket har hittills inte initierat några särskilda samverkansprojekt eller analyser avseende cybersäkerhetsrisker i transportsystemet, även om myndigheten har påbörjat arbetet med att stärka intern samverkan mellan beredskapsplanering och it-verksamhet. Det finns också ett par pågående beredskapsprojekt om säkra kommunikationssystem som berör frågorna. Inom TP SAMS har diskussioner förts om cybersäkerhetsrisker bland medlemmar, men inga projekt eller systematiska insatser har genomförts.

Under 2019 inledde Transportstyrelsen sin tillsyn enligt NIS-direktivet. I ett första steg handlar det om kontroller av anmälningssplikten, att aktörer som bedriver samhällsviktig verksamhet på transportområdet också har anmält sådan verksamhet till Transportstyrelsen.

Även om intresset för cybersäkerhet har ökat i transportsektorn kvarstår en brist på sektorsövergripande ledning och samordning, systematisk styrning och uppföljning. Det beror på flera faktorer. Dels har det inte funnits ett samordningsansvar för beredskapen i transportsektorn innan Trafikverket fick rollen 2017. Idag är det i huvudsak MSB som sprider kunskap och information om cybersäkerhet i transportsektorn.¹⁸⁶ Dels präglas cybersäkerhetsrisker och åtgärder av snabba omvärldsförändringar och hög utvecklingstakt.

Insatsområde E: Ekonomiska styrmedel för hållbara godstransporter

E36 Vägslitageskatt

NGTS: Regeringen arbetar vidare med förslag om en avläsningsbar och, bland annat utifrån ett regionalpolitiskt perspektiv, differentierad vägslitageskatt. Det har remitterats en promemoria (dnr Fi2018/01103/S2). I den anges bland annat följande: Rätt utformad har en avståndsbaserad skatt potential att vara en del i en effektiv och långsiktigt hållbar transportpolitik där den som använder vägar också betalar för de samhällsekonomiska kostnader som trafiken ger upphov till, exempelvis kostnader för klimat, miljöbelastning och vägslitage. Genom en sådan skatt kan hänsyn tas till bland annat skillnader i externa effekter mellan landsbygd och tätort eller mellan egenskaperna hos olika fordon. Dagens tidsbaserade vägavgift utgör ett betydligt trubbigare instrument för internalisering av trafikens kostnader. Den är inte avpassad efter de faktiska slitage- och miljökostnaderna och tas, i fråga om utländska fordon, ut bara för de vägar som har de bästa förutsättningarna att tåla tung trafik.

¹⁸⁵ (MSB, 2019c; Westerdahl & Bengtsson, 2019)

¹⁸⁶ Bedömningen bygger på information som tillhandahålls på myndigheternas webbplatser, men även information som har lämnats i korrespondens med företrädare (Handling # 162 i Utr 2018/56, 2019), samt samtal med Rolf Sandelin (Trafikverket) och Petra Ekroth (MSB) i maj och juni 2019.

Uppföljning

Möjligheten att ta ut avgifter och skatter från tunga fordon över 3,5 ton styrs av Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer (även kallat Eurovinjettdirektivet). Direktivet tvingar inte medlemsstaterna att ta ut avgifter eller skatter, men om medlemsstaterna tar ut avgifter eller skatter måste de följa direktivets villkor. I direktivet används begreppet vägtull i betydelsen distansbaserad avgift samt begreppet vägavgift i betydelsen tidsbaserad avgift. Grundregeln är att vägavgifter och vägtullar inte får tas ut samtidigt.

Det pågår en översyn av Eurovinjettdirektivet, som bland annat innebär att medlemsländerna ska gå över från tidsbaserade avgifter till avståndsbaserade avgifter för att minska trafikens miljöeffekter.¹⁸⁷ Om nuvarande förslag går igenom kommer Sverige inte längre kunna ha kvar sina tidsbaserade avgifter. I det så kallade januariavtalet¹⁸⁸ framgår det att dagens eurovinjettavgift för godstransporter ska behållas så länge som möjligt.¹⁸⁹ Detta tolkar Trafikanalys som att regeringen inte jobbar aktivt för införande av vägsplitageskatt.

E37 Miljökompensation

NGTS: *En miljökompensation för godstransporter på järnväg på totalt 563 miljoner kronor 2018 och 2019 införs i syfte att stärka järnvägens konkurrenskraft. Systemet kommer att utvärderas efter två år. Regeringen avser att i samband med utvärderingen analysera hur miljökompensationen kan utvecklas för att ytterligare stärka järnvägens konkurrenskraft.*

Uppföljning

Förordning (2018:675) om miljökompensation för godstransporter på järnväg trädde i kraft i juli 2018, men det var möjligt för järnvägsföretag att söka stödet redan från och med första januari 2018. Under år 2018 avsatte regeringen 389 miljoner kronor för miljökompensation på järnväg.¹⁹⁰ För år 2019 fanns 174 miljoner kronor avsatta.¹⁹¹

Trafikverket har under våren 2019 genomfört en uppföljning av de stöd som betalades ut under första halvan av år 2018. 15 järnvägsföretag har beviljats miljökompensation. Miljökompensationen uppgick sammanlagt till knappt 195 miljoner kronor. Ett krav för att järnvägsföretag ska få miljökompensation är att det avspeglar sig i priset som köparen av transporten får betala. Trafikverkets uppföljning visar att detta har skett på flera olika sätt, exempelvis genom att priserna inte har höjts eller inte har höjts lika mycket, eller via direkta återbetalningar till transportköparen.¹⁹²

Under år 2019 har 282 miljoner kronor delats ut. 194,5 av dessa avser miljökompensation för andra halvåret 2018 och 87 avser miljökompensation för första halvåret 2019. Det innebär att hela den avsatta summan för år 2018, 396 miljoner kronor, har betalats ut och halva den avsatta summan för år 2019, 87 miljoner, kronor ska betalas ut under första halvåret 2020.¹⁹³

¹⁸⁷ (Regeringskansliet, 2017b)

¹⁸⁸ Den överenskommelse mellan Socialdemokraterna, Miljöpartiet, Liberalerna och Centerpartiet som låg till grund för riksdagens godkännande av regeringen efter valet år 2018.

¹⁸⁹ (Socialdemokraterna, 2019)

¹⁹⁰ (Regeringen, 2018g) sid. 10.

¹⁹¹ (Regeringen, 2019g)

¹⁹² (Trafikverket, 2019d), (Trafikverket, 2019d)

¹⁹³ (Handling # 55 i Utr 2018/56, 2019)

E38 Eko-bonussystem

NGTS: För att stärka sjöfartens konkurrenskraft och främja utvecklingen av kust- och inlandssjöfarten införs ett tillfälligt ekobonussystem, som kompenserar för merkostnader som kan vara förenade med att etablera sjötransportlösningar som en del av transportkedjan. Därefter kommer systemet att utvärderas.

Uppföljning

I budgetpropositionen för år 2018 aviserade regeringen en eko-bonus, om 50 miljoner kronor per år mellan år 2018-2020, för att stimulera överflyttning från vägtrafik till sjöfart. I november 2018 beslutades förordning (2018:1867) om miljökompensation för överflyttning av gods-transporter från väg till sjöfart, efter remissomgång och notifiering hos EU-kommissionen.

Förordningen gav Trafikverket möjlighet att betala ut medel kopplat till eko-bonus. Ansökningsperioden för att söka Eko-bonus var knappt en vecka beroende av att förordningen beslutades så sent på året och för att Trafikverket skulle hinna dela ut medel under innevarande år. Fem ansökningar kom in till Trafikverket varav två beviljades. Projekten som beviljades omfattade cirka 8 miljoner kronor vardera över tre år. Av dessa kostnader betalades 3,3 miljoner ut under år 2018. I samband med beslut om utbetalning görs också en uppföljning av projekten.¹⁹⁴

Under år 2019 har det inte varit möjligt att ansöka om eko-bonus hos Trafikverket. Detta beror på att det inte funnits några medel avsatta för ändamålet. Trafikverket kan inte gå ut med någon ny ansökningsomgång innan regeringen fått slutgiltigt klartecken från EU-kommissionen om att förlänga stödsystemet. Bidrag till de projekt som beviljades under år 2018 har dock betalats ut, motsvarande 2,6 kronor för år 2019.¹⁹⁵

I budgetpropositionen för år 2018 uppges att en utvärdering ska göras efter år 2020. Ingen särskild utvärdering av eko-bonus har ännu initierats. Däremot har Trafikanalys fått och avrapporterat ett regeringsuppdrag där kostnader för omlastning mellan olika trafikslag och styrmedel i andra länder har belysts.¹⁹⁶

Trafikanalys föreslog i rapporten en "breddad eko-bonus" som inte är trafikslagsspecifik och som riktar sig till fler aktörer i transportkedjan. Vidare föreslog Trafikanalys att eko-bonus både ska kunna bestå av driftsstöd och investeringsstöd.

E39 Tonnagebeskattning

NGTS: Under 2016 infördes ett tonnagebeskattningssystem i Sverige, som är ett frivilligt, alternativt beskattningssystem för rederier, i syfte att öka andelen svenskregistrerade fartyg i den svenska handelsflottan. Regeringen har för avsikt att följa upp och utvärdera effekterna av det nya systemet. Det bör då särskilt analyseras vilken effekt införandet av tonnagebeskattning har haft på andelen svenskregistrerade fartyg. Om det vid utvärderingen skulle visa sig att de rederier som har valt tonnagebeskattning inte har några svenskflaggade fartyg i sin flotta kan det finnas skäl att utreda orsakerna till detta.

¹⁹⁴ (Handling # 72 i Utr 2018/56, 2019)

¹⁹⁵ (Handling # 120 i Utr 2018/56, 2020)

¹⁹⁶ (Trafikanalys, 2019a)

Uppföljning

År 2016 beslöt riksdagen om ett svenskt tonnageskattesystem med första ikraftträdande från den 1 januari 2017. Tonnagebeskattningen innebär att det skattepliktiga resultatet av viss rederiverksamhet schablonmässigt bestäms utifrån fartygens nettodräktighet. Det beräknade resultatet beskattas med den gällande skattesatsen. Den svenska tonnageskatten är frivillig. Tonnageskatteutredningen uppskattade att 23 företag på sikt skulle träda in i systemet.¹⁹⁷ I början av år 2020 hade 10 företag valt tonnagesbeskattning.¹⁹⁸ Det går att jämföra med 7 företag sommaren 2019 och 4 ett år innan dess. Skatteverket gör bedömningen¹⁹⁹ att de inte kan lämna ut mer information än antalet sökande och beviljade tillstånd (saken är inte prövad i domstol), vilket skulle försvåra att en utvärdering av antalet och andelen svenskflaggade fartyg hos rederier som valt tonnagesbeskattning, på det sätt som aviserats i NGTS.

Den sista december år 2018 var det sammanlagda antalet fartyg 804 varav 318 svenskregistrerade i det svenska fartygsregistret. Andelen svenskregistrerade fartyg år 2018 var därmed år 40 procent. Jämfört med året innan har flottan ökat i *antal* fartyg, men *andelen* svenskregistrerade fartyg har minskat något.²⁰⁰ (Se även insats C28 *Fler svenskregistrerade fartyg*).

E40 Miljöstyrande avgifter

NGTS: *Ekonomiska styrmedel, såsom farledsavgifter, bör användas på ett sådant sätt att incitament för miljöförbättrande åtgärder är tydliga och att de aktörer som vidtar sådana åtgärder premieras. Regeringen är positiv till en mer styrande differentiering av avgifterna där så är möjligt och ändamålsenligt.*

Uppföljning

Sjöfartsverket införde 2018 en farledsavgiftsmodell där den tidigare rabatten för kväveoxidreduktion tagits bort och ersatts med miljörabatter baserat på ett index bestående av fem miljöparametrar. Under 2017 utredde Trafikanalys på regeringens uppdrag miljö- och klimatstyrande effekter av de då tänkta förändringarna. Den nya modellen ger beloppsmässigt mindre rabatter per miljöparameter, vilket minskar incitamenten att satsa på relativt kostsamma åtgärder. Trafikanalys kom i sitt uppdrag fram till att miljödifferenteringen i det föreslagna farledsavgiftssystemet inte ger förutsättningar för att åstadkomma en bättre miljö- och klimatnytta.²⁰¹ Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) har följt upp och jämfört farledsavgifterna mellan år 2017 och år 2018 och kommer fram till liknade slutsatser. Det nya systemet ger svagare incitamenten att göra investeringar för att reducera utsläpp av kväveoxider i och med att incitamenten per fartyg blir lägre och att det nu går att få en hög reduktion i farledsavgift genom att göra förbättringar i andra miljökatégorier än utsläpp av kväveoxider.

Sammantaget bedömer dock VTI att det är svårt att avgöra hur miljöincitamenten har påverkat, och kommer att påverka utsläppen av koldioxid, luftföroreningar och partiklar.²⁰² Regeringen uppger i sin klimatpolitiska handlingsplan att den ser behov av ett mer

¹⁹⁷ (SOU, 2015)

¹⁹⁸ (Handling # 156 i Utr 2018/56, 2020)

¹⁹⁹ (Handling # 2 i Utr 2019/8, 2019)

²⁰⁰ (Trafikanalys, 2019b) Uppgifter för år 2019 släpps i maj 2020. Övriga fartyg benämns svenskkontrollerade.

²⁰¹ (Trafikanalys, 2019e)

²⁰² (Johansson, 2020)

ändamålsenligt avgiftssystem som stärker sjöfartens konkurrenskraft och har bättre förutsättningar att styra mot fossilfrihet.²⁰³

Banavgifter skulle också kunna ses som miljöstyrande avgifter. Banavgifter består av olika delar, var av en del tidigare varit en emissionsavgift. Från och med tågplan 2020 kommer dock Trafikverket inte längre att ta ut emissionsavgift.²⁰⁴

Regeringen har gett Transportstyrelsen i uppdrag att utreda miljöstyrande start- och landningsavgifter för flyget. Uppdraget ska redovisas sista mars 2020.²⁰⁵ Trafikanalys har inte lyckats identifierat andra eventuella förändringar av avgifter som ökat miljöstyrningen.

E41 Samlad bild av skatter och avgifter

NGTS: *Regeringen anser att det finns ett behov av en samlad bild av hur skatter och avgifter samverkar och styr användningen av transportsystemet och hur skatte- och avgiftsnivåer förhåller sig till de mål som riksdag och regering beslutat. Ett flertal förändringar i omvärlden, exempelvis teknisk utveckling, som elektrifiering, omställning till fossilfrihet och kommande EU-reglering motiverar en samlad översyn. Regeringen har uppdragit åt Trafikanalys att ta fram ett kunskapsunderlag om skatter och avgifter på transportområdet.*

Uppföljning

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 uppdrag²⁰⁶ 31 oktober 2018.

De sammanlagda inkomsterna från skatter och avgifter på transportområdet 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.²⁰⁷ De sammanlagda utgifterna uppgick till 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.

Insatsområde F: Samordning och samarbete för ökad intermodalitet

F42 En nationell samordnare för ökad inrikes sjöfart och närsjöfart ska utses

NGTS: *[...] Regeringen bedömer att det krävs en flerårig satsning på samordning för att ta tillvara sjöfartens potential. Samordnaren kommer att placeras på Trafikverket och få ett*

²⁰³ (Regeringen, 2019h)

²⁰⁴ (Trafikverket, 2019p)

²⁰⁵ (Regeringen, 2019r)

²⁰⁶ (Trafikanalys, 2018c)

²⁰⁷ 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.

tidsbegränsat uppdrag på sex år [...] ska, i dialog med berörda aktörer, utarbeta och verkställa en handlingsplan som främjar inrikes sjöfart och närsjöfart, som också främjar energieffektiva lösningar [...] initiera och främja samverkan [...] bör också ha en kunskapsspridande funktion och föra en dialog [...] om möjligheterna att på olika sätt stimulera en överflyttning [...] även [...] hur torrhamnar och omlastningskajer för sjöfart på inre vattenvägar kan utvecklas [...]

Uppföljning

En nationell samordnare för ökad inrikes- och närsjöfart tillsattes 1 februari 2019 som ett led i ett sexårigt regeringsuppdrag.²⁰⁸ Det omfattar sex deluppdrag,

- (1) att främja en fungerande och effektiv inrikes sjöfart och närsjöfart, inklusive överflyttning av godstransporter,
- (2) att initiera och främja samverkan mellan berörda aktörer,
- (3) att utarbeta och fortsatt stödja en handlingsplan som främjar inrikes sjöfart, närsjöfart, energieffektiva och gröna lösningar,
- (4) att sprida kunskap och föra dialog om möjligheter till överflyttning och minskade utsläpp av luftföroreningar,
- (5) att synliggöra goda exempel och främja delaktighet i arbetet, samt
- (6) att analysera hur torrhamnar och omlastningskajer, inklusive kajer i stadsmiljö, kan utvecklas.

Trafikanalys uppföljning omfattar deluppdrag 3 och 6 som delredovisades under 2019. (Ifråga om dialog, se även insats F44). En första handlingsplan publicerades i maj 2019 med 62 åtgärdsförslag som ska stärka svensk sjöfart.²⁰⁹ En rad aktörer har deltagit med inspel till planen som omfattar förslag på lång och kort sikt, och som också innebär åtaganden från berörda parter att avsätta resurser. Åtaganden har främst gjorts av transportmyndigheterna, men även andra aktörer.

Trafikverket är involverade i 39 av 62 åtgärdsförslag; Transportstyrelsen och Sjöfartsverket i 20 fall vardera; och Energimyndigheten, Vinnova respektive Boverket i 3, 2 respektive 1 fall. Andra aktörer figurerar i enskilda åtgärdsförslag, till exempel ett samarbete mellan Trafikverket och SKR för dialog med hamnägare om hamnarnas roll. I en annan åtgärd deltar även Fossilfritt Sverige.

I handlingsplanen framhålls att det finns en tydlig vilja hos berörda aktörer att nyttja sjöfarten betydligt mer (?) än idag, men att förändringar förutsätter att många åtgärder genomförs och att många parter bidrar.

”Med en tydlig samordning, god samverkan mellan alla inblandade aktörer samt en tydlig vägledning från godstransportrådet samt Regeringskansliet finns goda förutsättningar för att uppnå målet om ökade godstransporter med sjöfart” (ibid).

Åtgärdsförslagen omfattar åtta områden.

- Målsättning för arbetet.
- Samråd och samverkan.
- Information och kunskapsspridning.
- Infrastruktur och planering.
- Staten som offentlig aktör.

²⁰⁸ (Regeringen, 2018o) (Regeringen, 2018o)

²⁰⁹ (Trafikverket, 2019l)

- Regelutveckling och tillämpning av regler.
- Energieffektiv sjöfart.
- Forskning och innovation.

Åtgärdsförslagen är inriktade på utredning, planering och samråd. Aktörerna har ett utpekat ansvar och har åtagit sig att genomföra dem.

Det förutsätts att berörda aktörer avsätter nödvändiga resurser och tar fortsatta initiativ till samverkan och samordning. Den första versionen av handlingsplanen rymmer inga resultatmål eller tidplaner, inte heller några samordnings- och resursplaner för genomförandet. Planen ska fortlöpande utvecklas och konkretiseras. En mer detaljerad redogörelse av genomförandet av handlingsplanen kommer att ges i de årliga redovisningar av uppdraget som lämnas till regeringen.

Med tanke på ett potentiellt behov av prioriteringar och resurser i genomförandet av åtgärdsförslagen ställde Trafikanalys några frågor om det till den nationella samordnaren.²¹⁰ Ifråga om prioriteringar var det respektive myndighet som ansvarade för det i utarbetandet av planen. I genomförandet har en åtgärdslista upprättats i arbetsgruppen som berörda myndigheter har startat. En officiell version kommer att publiceras senare. Ifråga om resurser ligger ansvaret på respektive myndighet att skapa utrymme i intern verksamhets- och resursplanering.

I december 2019 redovisade Trafikverket även deluppdraget att låta analysera utvecklingspotentialen av torrhamnar och omlastningskajer för sjöfart på inre vattenvägar.²¹¹ Analysen bygger på en intervjuundersökning som Sweco genomfört bland berörda intressenter.

Slutsatsen är att det framför allt saknas information om omlastningsplatser, varför en nationell kartläggning föreslås. Begreppet "omlastningsplatser" avser både omlastningskajer och torrhamnar. Vidare föreslås utredningar av ansvar och hinder på området, samt framtagande av ytterligare internationellt kunskapsunderlag.

F43 Fler inre vattenvägar

NGTS: Regeringen har uppdragit åt Transportstyrelsen att se över om fler vattenområden skulle kunna klassas som så kallade inre vattenvägar.

Uppföljning

Transportstyrelsen fick i regleringsbrevet för 2018 i uppdrag²¹² att göra en översyn om fler vattenområden kan klassas som inre vattenvägar. När ett vattenområde klassas som inre vattenvägar gäller andra regler för exempelvis fartygets egenskaper. Uppdraget redovisades 2018-12-10 med förslag på sex nya vattenområden²¹³ som kan klassas som så kallade inre vattenvägar.²¹⁴ Transportstyrelsen meddelade i juni 2019 EU-kommissionen om förslaget på

²¹⁰ (Handling # 148 i Utr 2018/56, 2020)

²¹¹ (Trafikverket, 2019b)

²¹² (Regeringen, 2017c) (Regeringen, 2017c)

²¹³ De nya vattenområdena föreslås vara Västkusten, Kalmarsund – Västervik, Valdemarsvik – Nynäshamn, Nynäshamn – Kapellskär, Kapellskär – Öregrund, Göta Kanal och Vättern.

²¹⁴ (Transportstyrelsen, 2018c) (Transportstyrelsen, 2018c) 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.

nya vattenområden tillsammans med nödvändigt underlag för att få dessa inrättade i den svenska bilagan till direktivet om inlandssjöfart. Transportstyrelsen väntar på återkoppling från kommissionen i detta ärende. Arbetsgången är att kommissionen efter beslut uppdaterar bilaga 1 till direktivet 2006/87/EG.²¹⁵

F44 Fortsatt dialog och samverkan för ökade sjötransporter

NGTS: Regeringen har initierat en dialog med hamnar, kommuner och andra relevanta aktörer om möjligheterna att på olika sätt gemensamt arbeta för att stimulera en överflyttning av gods från land- till sjötransporter och samtidigt åstadkomma ökad energieffektivitet och klimatprestanda. Regeringens ambition är att dialogen ska generera ökad samverkan mellan berörda aktörer, men också konkreta förslag på vad olika aktörer kan göra var och en för sig och tillsammans för att öka andelen sjötransporter och minska fartygens utsläpp.

Uppföljning

Insatsen faller inom ramen för uppdraget om att inrätta en nationell samordnare för sjöfart (F42 ovan), enligt uppgift från Regeringskansliet.²¹⁶ Dialog med berörda aktörer är en central del.²¹⁷ Sveriges hamnar har uppgett att dialogen med Trafikverket och den nationella samordnaren fungerar mycket bra.²¹⁸

F45 Satsning på intermodalitet med fokus på järnväg

NGTS: En förutsättning för intermodala transporter är väl fungerande terminaler²¹⁹ och rangerbangårdar, som kan binda ihop trafikslagen till en transportkedja [...] Regeringen kommer därför att uppdraga åt Trafikverket att sammanföra aktörer, hitta och visa på innovativa lösningar och identifiera eventuella hinder för ökad omlastning till järnväg. I uppdraget kommer det även att ingå att sprida information och kunskap om automatiserad omlastning och annan teknik som kan bidra till fler kombitransporter och att analysera hur ett sådant användande kan stimuleras.

Uppföljning

Regeringen delgav uppdraget till Trafikverket 2018.²²⁰ Uppdraget delredovisades i december 2019 för den del som avser analys av eventuella hinder för ökad omlastning till järnväg, vilket även innefattade att analysera och föreslå hur ökad intermodalitet kan stimuleras, exempelvis med nya tekniska lösningar.²²¹ Inom ramen för uppdraget har samverkan skett med en rad aktörer. I delredovisningen konstateras att det finns ett stort intresse för samverkan inom området och en vilja att flytta över transporter från väg till intermodala järnvägstransporter, hos både varuägare och tågoperatörer. De hinder som framkommer är främst järnvägens bristande förutsägbarhet i kapacitetstilldelningen samt järnvägens konkurrensförmåga jämfört med vägtransporter. För att öka överflyttningen krävs fler insatser, inklusive åtgärder för robusta logistikupplägg som är konkurrenskraftiga över tid.

²¹⁵ (Transportstyrelsen, 2019b)

²¹⁶ Information i samband med ett möte mellan Trafikanalys och Infrastrukturdepartementet 2020-02-04.

²¹⁷ (Regeringen, 2018o)

²¹⁸ (Handling # 160 i Utr 2018/56, 2020)

²¹⁹ Med terminaler avses här såväl hamnar som lastbils- och kombiterminaler.

²²⁰ (Regeringen, 2018r)

²²¹ (Trafikverket, 2019m)

Nya uppdrag till Trafikverket föreslås, bland annat fortsatt utredning av anpassning av miljö-kompensation för att främja intermodala järnvägstransporter, samt att utreda en "starta upp-garanti" för nya intermodala tågupplägg där staten står för risken och tar kostnaden för vagnar som inte utnyttjas. Utöver det föreslås införande av Trafikanalys förslag på en breddad eko-bonus (se F46). Trafikverket lyfter också fram att kunskap om effekter av åtgärder och styrmedel när det gäller överflyttning behöver stärkas, samt att offentlig och privat samverkan kan ge beslutsunderlag. Frågor om teknikutveckling för lastenheter och terminalhantering ingår idag inte i Trafikverkets ansvarsområde. Myndigheten föreslås få i uppdrag att genomföra en innovationsupphandling i frågan.

Trafikverkets hittillsvarande förslag bereds på infrastrukturdepartementet.²²² Ytterligare förslag inom ramen för pågående uppdrag kommer att inriktas på geografiska frågor, exempelvis att utreda prioritering av intermodal järnvägstrafik i tågplanen, samt om en rabatt på banavgifterna kan utformas för att främja intermodala järnvägstransporter. Det fortsatta arbetet omfattar också fördjupad dialog om identifierade hinder.

F46 Höga omlastningskostnader

NGTS: *Kostnaderna för omlastning är höga, vilket bidrar till att intermodala transportupplägg väljs bort till förmån för trafikslag som kan genomföra hela transporten utan omlastning. I syfte att öka incitamenten att välja transportupplägg som inkluderar sjöfart och järnväg avser regeringen att analysera behovet av att och hur intermodala transporter kan främjas, där omlastningspeng skulle kunna vara ett alternativ.*

Uppföljning

Regeringen pekar på att höga omlastningskostnader innebär att vissa transportupplägg väljs bort. Regeringen gav därför Trafikanalys i uppdrag²²³ att analysera behov av intermodala transportupplägg och hur de kan främjas. Ett förslag som skulle analyseras var en omlastningspeng. Uppdraget redovisades i mars 2019. I rapporten resoneras kring marknadsvillkor och åtgärder som skulle kunna bidra till att stimulera till överflyttning av godstransporter från väg. Olika marknadsinitiativ visar att det finns en potential för att öka andelen intermodala transporter genom nya transportupplägg och effektiviserad lasthantering.

I rapporten presenteras ett förslag till ekonomiskt stöd till intermodala godstransporter. Förslaget tar sin utgångspunkt i det nuvarande ekobonussystemet riktat till sjöfart, men är mer anpassat för att stimulera till intermodala transportlösningar. Förslaget till stöd kallas för "breddad eko-bonus". De förändringar som föreslås är i huvudsak inspirerade av och hämtade från antagna stödsystem i omlastningssyfte som funnits eller finns i Europa och som Kommissionen efter särskild prövning har godkänt. Stödet har därmed fått en bredare utformning än nuvarande ekobonus, bland annat genom att kretsen av möjliga mottagare är större och att stöd även kan ges för fler typer av kostnader. Stödet riktas enligt förslaget brett till flera trafikslag och ansökningar om stöd för en viss transportlösning kan omfatta flera trafikslag.²²⁴

²²² Information i samband med ett möte mellan Trafikanalys och Infrastrukturdepartementet 2020-02-04.

²²³ (Regeringen, 2018i)

²²⁴ (Trafikanalys, 2019a)

F47 Åtgärder för fler godstransporter på järnväg och med fartyg kartläggs

NGTS: Regeringen kommer [...] att uppdra åt Trafikverket att [...] i dialog med branschen och de största transportköparna, inventera vilka åtgärder som Trafikverket kan vidta som skapar förutsättningar för en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart.

Uppföljning

Uppdraget delgavs i augusti 2018 och redovisades i september 2019.²²⁵ Efter dialog med transportörer och transportköpare listas 28 åtgärdsområden för att skapa bättre förutsättningar för överflyttning. Det handlar om att utveckla Trafikverkets verksamhet, inte minst planerings- och samverkansprocesser, fortsatt utrednings- och analysarbete när det gäller incitament, samt att säkerställa att aktuella infrastrukturplaner verkställs.

Trafikverket är generellt initiativtagare och genomförare, men planerar fortsatt nära samarbete med berörda aktörer. För ett samlat grepp kommer Trafikverket att upprätta en färdplan för överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart. Färdplanen ska beskriva åtgärderna som Trafikverket kommer att vidta. Den ska tydliggöra hur insatserna ska samordnas, genomföras och prioriteras. Myndigheten konstaterar att de behöver arbeta mer målinriktat, systematiskt och samordnat för en ökad andel godstransporter på järnväg och med fartyg.

Efter slutredovisningen av uppdraget har regeringen gett Trafikverket i uppdrag att rapportera resultatet av det fortsatta arbetet i årsredovisningen 2020.²²⁶ Trafikverket uppger i en kortare lägesrapport till Trafikanalys att färdplanen som strategiskt styrdokument ska kompletteras med en detaljerad aktivitetslista som preciserar det interna arbetet för varje åtgärd i form av ansvariga, resurser och tidsplaner.²²⁷

Trafikanalys bedömer regeringsuppdraget som formellt slutfört. Trafikverkets fortsatta arbete med utredning och en färdplan, samt nya krav på redovisning från regeringen, kan samtidigt ses som att det ursprungliga uppdraget om en inventering av åtgärder kommer att klargöras i en kommande färdplan.²²⁸ Trafikanalys betraktar dock färdplanen som ett nytt uppdrag i och med särskilda krav på redovisning (se avsnitt 4.4 om övriga och nytillkomna insatser).

F48 Jernhusen AB som drivkraft

NGTS: Det statligt ägda bolaget Jernhusen AB ska enligt bolagsordningen, inom ramen för kravet på affärsmässighet, vara ett ledande företag i utvecklingen av den svenska transportsektorn med anknytning till järnväg i syfte att främja och stödja kollektivt resande och godstransporter på järnväg. Jernhusen AB har därmed en nyckelroll i arbetet med att öka kombigodstransporterna på järnväg, exempelvis genom att underlätta och utveckla teknik och affärsmöjligheter för omlastning till och från järnväg.

Uppföljning

I strategin lyfts det fram att Jernhusen AB har en viktig roll som drivkraft för att på olika sätt åstadkomma en ökad kombitrafik. Någon specifik åtgärd riktad mot Jernhusen presenteras dock inte. Jernhusen själva uppger att de efter godstransportstrategins införande blivit tydligare med att föra fram kombiterminalernas fördelar i olika sammanhang och att öka kunskapen om och prestandan på kombiterminalerna. De träffar många aktörer och de har

²²⁵ (Trafikverket, 2019aa)

²²⁶ (Regeringen, 2020d)

²²⁷ (Handling # 99 i Utr 2018/56, 2019)

²²⁸ (Regeringen, 2020d)

deltagit i diskussioner i större omfattning bland annat i regeringsuppdrag hos både Trafikverket och Trafikanalys om hur intermodal trafik kan främjas. Diskussioner har även förts med Svanen och speditörer kring miljömärkta transporter. När det gäller forskning och innovation har de genom både diskussioner och projekt deltagit i Closers arbete. Jernhusen är involverat även inom Shift2Rail, främst om hur kombiterminaler kan bli än effektivare genom digitalisering och automatisering av olika delar. Ett exempel på det är fotogater som nämns nedan.

Jernhusen har under lång tid utvecklat de kombiterminaler med tillhörande fastigheter som de äger och upphandlar driften på. Utvecklingsinsatserna består bland annat av fotogater som fotar tåg och vagnar när de anländer för att dokumentera eventuella skador, förbättrat skalskydd genom stängsel, förbättra förutsättningarna för ompackning, lagerlokaler, närhet till storstäderna samt bättre anslutningsvägar till kombiterminalerna med syfte att terminalerna ska utgöra noder och kunna erbjuda bra tjänster.

Jernhusen är positiv till och driver frågan om mer godstransporter på järnväg, främst vad gäller intermodala tågpendlar. De ser inga direkta hinder till att påskynda överflyttningen till järnväg, det krävs inga stora investeringar. Enligt Jernhusen bedrivs kombigodstrafiken ofta genom tågpendlar utan rangering eller uppehåll, ofta på natten, vilket gör dem attraktiva med stor potential att öka i omfattning.

Vidare anser de att en ny tågpendel kan startas upp på relativt kort tid (omkring 5 veckor) eftersom både fordon och kapacitet på nätter finns. Jernhusen förespråkar statlig upphandling av tågpendlar i prioriterade stråk då det skulle möjliggöra för nya tågpendlar att komma igång och ge långsiktighet. De poängterar dock att de saknar tydliga politiska mål och konkreta förslag på lösningar om överflyttning i större skala. Om fler aktörer ska välja järnvägen, med exempelvis tågpendlar, behövs stabila förutsättningar och pålitlighet. Jernhusen efterfrågar såväl färdplaner framåt som stabila tågplaner med smidigare processer.²²⁹

F49 Översyn av Green Cargo AB

NGTS: [...] Regeringen avser att låta genomföra en översyn av Green Cargo AB för att få en klarare bild av bolagets situation både på kort och lång sikt, detta i syfte att skapa ett underlag för bedömning och granskning av möjliga framtida strategiska alternativ för bolagets verksamhet. [...]

Uppföljning

För att lösa Green Cargos lönsamhetsproblem och rusta företaget inför framtida utmaningar har en översyn av bolagets situation genomförts.²³⁰ En slutrapport togs fram i oktober 2018 med bland annat en bolagsgenomgång och en utvärdering av samarbetsmöjligheter.²³¹

F50 Transportnätsbeskrivning för omlastning

NGTS: Trafikverket förvaltar i dag olika system som beskriver olika delar av transport-systemet, exempelvis järnvägsnätsbeskrivningen (JNB) och nationella vägdatasen (NVDB). För att underlätta planeringen av intermodala transportupplägg bör registren beskriva

²²⁹ (Handling # 145 i Utr 2018/56, 2020)

²³⁰ (Intelligent Logistik, 2018)

²³¹ (Näringsdepartementet, 2018)

infrastruktur för omlastning, som godsterminaler av olika slag, hamnar och flygplatser med godshantering.

Uppföljning

Regeringen önskar att information om infrastruktur för omlastning²³² ska ingå i system som beskriver transportsystemet. I Trafikverkets särskilda regeringsuppdrag²³³ ingick att utreda förutsättningarna för att utveckla sina system så att de bättre beskriver omlastningspunkterna. I uppdraget beskriver de systemen²³⁴ som de själva förvaltar och möjligheten att lägga till information om omlastningspunkter. Trafikverket konstaterar att utveckling och regelbunden ajourhållning av system och data kräver resurser. Det anses tveksamt om deras egna system är de mest effektiva för att tillhandahålla denna typ av information.

Ett alternativ kan vara att istället bidra med delfinansiering och information till andras system, som kan tillhandahållas av marknaden. Sammantaget bedöms nyttan med att utveckla Trafikverkets system så att de bättre beskriver infrastrukturen för omlastning vara begränsad för avnämarna i branschen. Samtidigt bedöms kostnaden för att komplettera Trafikverkets system med grundläggande information vara relativt låg (cirka 100 000 kronor). Det informationssystem som bedöms ha bäst förutsättning att utvecklas är Laslo, som idag beskriver lastplatser med järnvägsanslutning. När det gäller NVDB som nämns specifikt i NGTS bedömer Trafikverket att nyttan av att lägga till information om omlastningspunkter som måttlig eftersom systemet även efter en eventuell komplettering inte kan ge en heltäckande bild över samtliga omlastningspunkter för intermodala transporter. Information om tjänsteutbudet skulle saknas för de omlastningspunkter som beskrivs i systemet. Utvecklingspotentialen för JNB och tillhörande karttjänst bedöms som liten eftersom det i JNB enbart ingår Trafikverkets egen infrastruktur.

Under hösten 2019 har Trafikverket inlett diskussioner med Sjöfartsverket angående deras kartsystem över omlastningspunkter för sjöfarten, som bedöms lämpligt att slå samman med Laslo. Det skulle ge en samlad bild över vilka omlastningspunkter för järnväg och sjöfart som finns. Rent tekniskt är det inga stora svårigheter med sammanslagningen, diskussionerna handlar mer om hur informationen ska presenteras, vilket kartunderlag som ska användas med mera. Förhoppningen är att sammanslagningen kommer innebära en stor nytta relaterat till kostnaden och arbetsinsats.²³⁵

Trafikverket konstaterar att de inte kommer kunna tillhandahålla ett komplett system som på allvar skulle underlätta planeringen av intermodala transporter. De kommer inte att ha möjlighet att samla in och uppdatera information som de inte själva förfogar över. När det gäller flygplatserna finns idag ingen plan för systemutveckling, men en framtida tänkbar möjlighet skulle kunna vara ett samarbete med Swedavia.

I sammanhanget nämns att de fått in en ansökan till en av deras Fol-portföljer som går ut på att etablera ett demonstrationsprojekt för just ett intermodalt kartverktyg. Detta skulle kunna ge en bra kombination av information om både infrastruktur (med uppgifter från Trafikverket) och information om tjänsteutbudet och miljöeffekter (demoprojekt).

²³² Såsom godsterminaler av olika slag, hamnar och flygplatser med godshantering.

²³³ (Regeringen, 2018v)

²³⁴ De system som beskrivs är Nationell vägdatas (NVDB) som beskriver den svenska väginfrastrukturen, Nationell järnvägsdatabas (NJDB) som beskriver den svenska järnvägsinfrastrukturen, Trafikverkets last- och lossplatser (Laslo) och Järnvägsnätsbeskrivningen (JNB) som beskriver förutsättningar för den som vill ansöka om järnvägskapacitet.

²³⁵ (Handling # 101 i Utr 2018/56, 2019)

Trafikverket nämner vidare att de förmodligen behöver ett tydligt uppdrag från regeringen för att de ska utveckla och förvalta ett komplett intermodalt planeringsverktyg.²³⁶

4.2 Omställning till fossilfria transporter

Insatsområde G: Transporteffektivitet

G51 Längre och tyngre fordon

NGTS: [...] För att möjliggöra transporter med längre och tyngre tåg ska viktiga godsstråk på järnvägsnätet i ett första steg anpassas för 750 meter långa tåg och på längre sikt för 1 000 meter långa tåg. Åtgärder ska också göras för att på relevanta banor kunna höja den största tillåtna axellasten (STAX) till 25 ton (generellt) och 32,5 ton (Malmbanan) [...] Tunga lastbilar om 74 ton kan effektivisera godstransporterna till och från omlastningspunkter vid hamn och järnvägsterminaler. Trafikverket ansvarar för att genomföra åtgärder för att öka vägnätets bärighet till bärighetsklass 4. Regeringen vill fortsätta analysera om och var längre lastbilar bör tillåtas på det svenska vägnätet i syfte att minska godstransporternas klimatpåverkan [...] Anpassning av järnvägen och vägnätet för längre och tyngre fordon bör i den utsträckning det är möjligt och då det är samhällsekonomiskt motiverat genomföras stråkvis och sträckor som ansluter till hamnar eller kombiterminaler bör prioriteras.

Uppföljning

Insatsen berör både generella och specifika åtgärder för längre och tyngre fordon på väg och järnväg. Frågan om bärighet på väg är exempelvis en specifik insats som också är en enskild insats (A4). Den och andra specifika frågor diskuteras därför inte närmare här. Här tar vi fasta på generella frågor om analyser och planer på området.

I ett särskilt regeringsuppdrag har Trafikverket utrett förutsättningarna för och konsekvenserna av att upplåta vägar för längre lastbilar, även vilka vägar som är lämpliga, samt lämnat förslag till författningsändringar.²³⁷ Uppdraget redovisades i mars 2019.²³⁸ På kort sikt bedöms att 450 mil sammanhängande vägnät kan upplåtas för längre lastbilar under förutsättningen att regelverket på området justeras. Om resurser avsätts för att åtgärda smärre brister kan även ett antal enskilda sträckor och anslutningsvägar till hamnar och terminaler upplåtas. Samtidigt betonar myndigheten behovet av mer kunskap om överflyttningseffekter. Utredningen har varit på remiss under hösten 2019. Ärendet är under beredning på Regeringskansliet.

I regleringsbrevet för Trafikverket 2020 framgår att myndigheten ska upprätta en plan för att upplåta delar av det statliga vägnätet för bärighetsklass 4 (BK4). Den ska även omfatta en redogörelse av hur stor andel av det statliga vägnätet som hittills har upplåtits för BK4, samt vilken information om upplåtande som myndigheten ger till kommuner och andra väghållare. Uppdraget ska redovisas senast den 23 april 2020.²³⁹

²³⁶ (Handling # 103 i Utr 2018/56, 2019)

²³⁷ (Regeringen, 2018k)

²³⁸ (Trafikverket, 2019n)

²³⁹ (Regeringen, 2020d)

Ifråga om längre och tyngre tåg omfattar infrastrukturplanen 2018-2029 ombyggnationer för närmare 2 miljarder kronor.²⁴⁰ Trafikanalys kontaktade Trafikverket för en lägesrapport om arbetet med längre och tyngre tåg. Trafikverket återkom med utförlig och koncis beskrivning som vi sammanfattar i korta ordalag.²⁴¹ Flera faktorer begränsar möjligheten till längre och tyngre tåg, men två centrala är infrastruktur och bromsprocenttabeller. Trafikverket arbetar aktivt med frågorna i projektet "Längre, tyngre och större tåg".²⁴² Inom ramen för det tar man fram och uppdaterar underlag till nationell plan.

I aktuell plan beslutades om två objekt som relaterade till projektet om långa tåg. Efter planens fastställande har ett internt arbete pågått på Trafikverket med att förbereda och lämna över underlag från projekt och åtgärdsplanering till beställning. Under 2019 har arbetet gett resultat i flera former, bland annat förslag till bromsprocenttabell, signalåtgärder på Södra stambanan, och nya kontakter med Danmark och Tyskland om sträckan Malmö och Hamburg. Dessutom pågår ett antal järnvägsprojekt i Sverige som har bäring på långa tåg och som ligger nära i tid. Under 2020 planeras fortsatt arbete med pågående projekt, samt även nya initiativ och former för samverkan med näringslivet i frågan.

G52 Öppna data för ökad fyllnadsgrad

NGTS: För att öka transporteffektiviteten krävs att information som kan användas för att öka godstransporternas horisontella samordning, samlastning och fyllnadsgrad inom alla trafikslag kan sammanställas och delas på ett smart och lättillgängligt sätt, samtidigt som kraven på informationssäkerhet beaktas. Regeringen kommer därför att uppdra åt Trafikverket att utarbeta ett förslag på hur ett sådant system, som omfattar såväl godstransporter i städer som långväga godstransporter, bör utformas och förvaltas.

Uppföljning

I augusti 2018 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att utarbeta förslag på system för informationsutbyte och öppna data för horisontell samordning, ökad transporteffektivitet och minskad klimatpåverkan, till exempel genom minskade tomtransporter och ökad fyllnadsgrad. I uppdraget ingår att föreslå hur ett sådant system bör organiseras och förvaltas.²⁴³ Uppdraget ska genomföras i dialog med berörda aktörer, som transportföretag, fordonstillverkare och transportköpare. Uppdraget sträcker sig till 2029.

En delredovisning skedde i maj 2019.²⁴⁴ Enligt regeringens uppdragsbeskrivning skulle denna del omfatta "ett förslag på hur ett system för informationsutbyte för horisontell samordning och ökad transporteffektivitet bör utformas och förvaltas". I delredovisningen menar Trafikverket att det är praktiskt möjligt att utveckla ett system, och att intresset finns hos berörda aktörer, men lyfter också fram administrativa, organisatoriska och rättsliga frågor som återstår att klargöras. Det fortsatta arbetet sker i samarbete med Closer.²⁴⁵ I ett första steg genomförs en pilotstudie för att etablera kontakter och utvecklingsprojekt med näringslivet. Förstudien ska pågå till 30 juni 2020.²⁴⁶ Fortsättningsvis redovisas uppdraget i Trafikverkets årsredovisningar.

²⁴⁰ www.trafikverket.se/om-oss/nyheter/aktuellt-for-dig-i-branschen/2018-10/effektivare-transportlosningar-med-langre-tyngre-och-storre-tag/

²⁴¹ (Handling # 164 i Utr 2018/56, 2020)

²⁴² www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/planera-person--och-godstransporter/Planera-godstransporter/langre-och-tyngre-tag/

²⁴³ (Regeringen, 2018t)

²⁴⁴ (Trafikverket, 2019n)

²⁴⁵ <https://closer.lindholmen.se/>

²⁴⁶ (Trafikanalys, 2019d)

G53 Ökad nyttjandegrad i järnvägssystemet

NGTS: Regeringen kommer [...] att ge Trafikverket i uppdrag att utreda förutsättningarna för och ta fram förslag till åtgärder för att öka godstransporternas nyttjandegrad i järnvägssystemet, utan att det drabbar persontrafiken.

Uppföljning

Uppdraget ingår i ett mer generellt uppdrag: *F47 Åtgärder för fler godstransporter på järnväg och med fartyg kartläggs*, samt i slutredovisningen av detta.²⁴⁷ Trafikverket konstaterar att det inom myndigheten pågår arbete för att förbättra kapaciteten i järnvägssystemet, initiativ som också branschen är involverade i.

Trafikverket kommenterar till Trafikanalys att utrymmet för åtgärdsförslag begränsades genom förutsättningen i uppdraget att förslag inte skulle påverka persontrafiken.²⁴⁸ I det pågående arbetet med en färdplan för överflyttning (F47) diskuteras om eventuellt fler åtgärder för ökad nyttjandegrad ska läggas till.

I regleringsbrevet för Trafikverket 2020 ges myndigheten i uppdrag att redogöra för projektet Marknadsanpassad planering av kapacitet (MPK), dess utveckling och implementering, samt andra utvecklingsprojekt och processer som är relaterade till MPK.²⁴⁹ Redovisning ska ske den 29 maj 2020 och den 30 oktober 2020.

Insatsområde H: Samhällsplanering för godstransporter

H54 Infrastrukturplaneringens näringslivsfokus stärks

NGTS: I framtidens infrastrukturplanering bör näringslivets behov och industrins investeringar i produktionskapacitet analyseras och beaktas. Regeringen kommer att uppdra åt Trafikverket att analysera hur näringslivets behov av godstransporter bättre kan vägas in i infrastrukturplaneringen. Regeringen bedömer att det, utöver att bättre spegla näringslivets behov av godstransporter, även kan bidra till förbättrade förutsättningar att beakta intermodala transportlösningar med låga utsläpp av växthusgaser i planeringsprocessen.

Uppföljning

Uppdraget är ännu inte lagt. Trafikverket har tidigare redogjort för hur förslaget till nationell plan bidrar till att skapa goda förutsättningar för effektiva godstransporter såväl inom Sverige som till grannländerna och omvärlden i övrigt.^{250 251}

H55 Regional samordning

NGTS: Regeringen anser att det är viktigt att arbetet med effektivisering av godstransporter och omställning till fossilfria godstransporter samordnas regionalt. Regeringen har därför uppdragit åt Länsstyrelserna att samordna regionala åtgärder för fossilfria transporter och arbeta för ett ökat genomslag av de nationella klimat- och energimålen inom den lokala och regionala samhälls- och infrastrukturplaneringen. För att skapa förutsättningar för ökad

²⁴⁷ (Trafikverket, 2019aa)

²⁴⁸ (Handling # 113 i Utr 2018/56, 2019)

²⁴⁹ (Regeringen, 2020d)

²⁵⁰ Möte på Infrastrukturdepartementet 20-02-04, (Trafikverket, 2017a)

²⁵¹ (Regeringen, 2018v)

Samordning av godstransporter har regeringen även uppdragit åt Energimyndigheten att, under 2018-2021, i dialog med Boverket, Trafikverket, länsstyrelserna och aktörer med regionalt utvecklingsansvar planera och genomföra insatser i form av bland annat metoder för att genom den fysiska planeringen nå transporteffektivitet. I flera län har regionala godsstrategier tagits fram, vilket regeringen ser positivt på.

Uppföljning

Energimyndigheten har i uppdrag att stödja lokala och regionala offentliga aktörer att bidra till energiomställning och minskad klimatpåverkan. Fokus är att utveckla aktörernas kapacitet att arbeta systematiskt och strategiskt med att integrera energi- och klimatfrågor i olika områden. Syftet med stöden inom programmet Lokal och regional kapacitetsutveckling är att utveckla offentliga aktörers kapacitet att arbeta systematiskt och strategiskt med att integrera energi- och klimatfrågor i olika områden. Dessa områden kan exempelvis vara fysisk planering, offentlig upphandling eller hållbara transporter. Utlysningarna gör det möjligt för lokala och regionala offentliga aktörer att få finansiering till projekt som stärker det systematiska och strategiska arbetet med att integrera energi- och klimataspekter inom ramen för andra strategiska uppdrag och i relation till befintliga lagstiftningar, såväl på lokal som regional nivå och i samverkan mellan olika nivåer.²⁵² Inom programmet finansierar Energimyndigheten även ett nationellt projektkontor med 10 miljoner kronor som syftar till att stötta kommuner och regioner som vill införa samordnad varudistribution. Projektkontoret fyller en funktion som expertpart åt kommuner och regioner som vill jobba med just samordning av sina egna varuleveranser.

Även om godstransporter inte är den huvudsakliga inriktningen för programmet beviljas en del projekt som handlar om att effektivisera godstransporterna genom energiomställning eller fysisk planering. Ett exempel på projekt som fått stöd av Energimyndigheten är Huddinge kommuns arbete med en godstrafikplan som syftar till tydliga riktlinjer för hur godstransporter ska hanteras i samhällsbyggnadsprocessen. Kommunen vill på så sätt minska godstransporternas energiåtgång och miljöbelastning. Ett annat projekt, i Örebro län, har Energimyndigheten beviljat medel för att testa en lösning att ställa hållbarhetskrav och följa upp godstransporterna inom regioner och kommuner. Inom programmet finansieras också projektet "Klimatsmarta masstransporter (KLIMAT)" där Region Skåne undersöker hur transporterna av byggmassor kan effektiviseras inom deras region genom bättre logistik och samverkan med aktörer som har behov av byggmassor. Energimyndigheten finansierar även Karlshamn för ett sådant projekt där de förutom att samordna varudistributionen undersöker hur de kan effektivisera transporterna ännu mer genom att skapa små mikroterminaler där sista leveransen sker med lastcykel.²⁵³

Länsstyrelserna har i uppdrag att främja fossilfria transporter för personer och gods samt att genomföra de regionala planerna för infrastruktur för elfordon och förnybara drivmedel. Länsstyrelserna ska redovisa sitt arbete till Länsstyrelsen i Dalarnas län senast den 31 januari 2021.²⁵⁴

²⁵² (Energimyndigheten, 2019f), (Handling # 137 i ärende Utr 2018/56, 2020)

²⁵³ (Energimyndigheten, 2019b), (Handling # 137 i ärende Utr 2018/56, 2020)

²⁵⁴ (Regeringen, 2019c)

H56 Stärkt planering för godstransporter

NGTS: Att utveckla den strategiska fysiska planeringen är en central del i att skapa förutsättningar för hållbara godstransporter. Regeringen menar att hanteringen av godsrelaterade transporter i den lokala och regionala fysiska planeringen bör ses över för att klarlägga om åtgärder behöver vidtas. Kunskap och kompetens kring godsrelaterade transporter behöver också stärkas på lokal och regional nivå. Regeringen vill därför stödja kommuner, länsstyrelser och aktörer med regionalt utvecklingsansvar i arbetet med att främja en effektivare användning av infrastruktur och fordon, både i den fysiska planeringen enligt plan- och bygglagen (2010:900), i förslag till regionala länsplaner för transportinfrastruktur och i trafikförsörjningsprogram. En nationell vägledning för en utvecklad planering och samordning av godstransporter bör tas fram, som riktar sig till kommuner, länsstyrelser samt regionala organ och som tar sikte på att underlätta den lokala och regionala infrastrukturplaneringen. Detta kan även inkludera planering för samordningslösningar av transporter vid större bygg- och anläggningsprojekt för att effektivisera och minska transporter under genomförande. Inom ramen för detta arbete ska goda exempel på hur godstransporter kan beaktas i samhällsplaneringen sammanställas och lyftas fram och kommuner och regionala aktörer ska ges möjlighet till erfarenhetsutbyte.

Uppföljning

Regeringen uppdrog 2018 Boverket att kartlägga hanteringen av godsrelaterade transporter i den fysiska planeringen och efter en analys föreslå eventuella åtgärder. Boverket redovisade uppdraget i februari 2020. Boverket beskriver godstransporternas omfattning och förutsättningar utifrån lokal och regional infrastrukturplanering med utgångspunkt från Plan- och bygglagen. Därutöver beskrivs planeringsprocessens olika delar och detaljeringsgraden utifrån regional nivå, översiktsplan och detaljplan, samt ges exempel på olika planeringssituationer och lärande exempel.²⁵⁵

Under våren 2019 lämnade utredningen Bebyggelse och transportplanering för hållbar stadsutveckling sitt betänkande.²⁵⁶ Utredningen konstaterar bland annat att det finns starka skäl att föra frågan vidare om nya och bättre verktyg för integrerad bebyggelse- och transportplanering. Samordning av planer för bebyggelse och transporter är enligt utredningens uppfattning en förutsättning för att städer ska kunna utvecklas hållbart, och att klimatmålen ska kunna uppnås. Bättre samordning mellan bebyggelse- och transportplanering behövs för att städer ska kunna utvecklas hållbart och att klimatmålen ska kunna uppnås. Vidare lyfter betänkandet att en ny utredning bör tillsättas för att ta fram förslag för säkerställande av måluppfyllelse genom olika styrmedel. Flera statliga myndigheter förespråkar krav på transportplaner. Klimatpolitiska rådet rekommenderar (mars 2019) att kommunerna ska ges rätt att ställa krav på "gröna transportplaner". Det finns förväntningar bland myndigheter, kommuner och andra berörda aktörer att frågan tas vidare.²⁵⁷

Insatsområde I: Krafttag för förnybara drivmedel

I57 Fossila bränslen byts ut mot biodrivmedel

NGTS: Bränslebytet är ett av regeringens viktigaste styrmedel för att skapa långsiktiga förutsättningar för ökad användning av hållbara biodrivmedel i transportsektorn. Bränslebytet

²⁵⁵ (Boverket, 2020)

²⁵⁶ (SOU, 2019a)

²⁵⁷ (SOU, 2019a)

införs den 1 juli 2018 och innebär ändrade skatteregler för drivmedel och krav på minskade utsläpp från bensin och dieselbränslen genom låginblandning av biodrivmedel. Kraven skärps över tid och den indikativa reduktionsnivån innebär att inblandningen av biodrivmedel bedöms komma att bli ungefär 50 procent i bensin och dieselbränsle 2030. Potentialen för inhemsk produktion är väsentlig och reduktionsplikten gör det möjligt för svenska företag att investera i ny produktionskapacitet för hållbara biodrivmedel.

Uppföljning

Regeringen lanserade Bränslebytet i budgetpropositionen för 2018.²⁵⁸ I Lag (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp genom inblandning av biodrivmedel i bensin och dieselbränslen ökar kraven på inblandning av biobränslen fram till och med 1 januari 2020. Regeringskansliet arbetar med en lagrådsremiss om nya reduktionsnivåer som förväntas remitteras och beslutas under år 2020.²⁵⁹ I Budgetpropositionen för 2018 anges att kontrollstationer bör införas med start 2019 och vart tredje år därefter för att se över reduktionsnivåerna för åren efter 2020. Energimyndigheten har fått i uppdrag och rapporterat ett förslag till hur utsläppen ska fortsätta minska till 2030.²⁶⁰

Regeringen aviserar i sin klimatpolitiska handlingsplan²⁶¹ att reduktionsplikten bör vara utformad så att den bidrar till att nå det nationella målet om minskade växthusgasutsläpp från inrikes transporter med 70 procent år 2030 samt att obligatorisk inblandning av förnybart bränsle för flyget bör införas. I planen meddelas också att regeringen avser att utreda ett årtal för när fossila bränslen ska vara helt utfasade.

Enligt Energimyndigheten är tillgången till råvaror är en begränsande faktor för lönsamheten hos en stor del av den biodrivmedelsproduktion som finns idag. Försäljningspriset på biodrivmedel är nära kopplat till anskaffningspriset på fossila bränslen, vilket ger en osäkerhet angående vinstmarginalen för biobränsleproducenter eftersom priset på råvaror till biodrivmedel inte nödvändigtvis följer råoljepriset. För nästa generations biodrivmedel, som ännu inte produceras kommersiellt, förväntas råvarorna vara billigare men investeringskostnaderna stora, vilket ger längre återbetalningstid och större finansiella risker för investerarna. Energimyndigheten gör bedömningen, baserat på planerad svensk produktionskapacitet, att produktion av biodrivmedel inom landet kommer öka från dagens nivåer om 600 000 ton till 1,5 miljoner ton, vilket motsvarar cirka 16 TWh. Detta kan jämföras med ett behov om cirka 50 TWh flyttande biodrivmedel år 2030 enligt Energimyndighetens reduktionspliktsscenario. Energimyndighetens slutsats är att det krävs ytterligare investeringar för att kunna tillgodose behovet av biodrivmedel.²⁶²

158 Långsiktiga spelregler som främjar hållbara biodrivmedel

NGTS: *Förnybara bränslen måste ges goda förutsättningar att konkurrera med fossila bränslen, så att andelen förnybara bränslen successivt kan öka. [...] Regeringen vill att biogasens nytta som resurs tas till vara på bästa sätt. En särskild utredare ska därför kartlägga hur biogasens nytta som resurs kan tas till vara på bästa sätt och ge förslag på hur biogas kan ges konkurrenskraftiga villkor genom långsiktigt stabila spelregler (dir. 2018:45). [...] Regeringen har även uppdragit åt en särskild utredare att analysera behovet av styrmedel för*

²⁵⁸ (Regeringen, 2017c)

²⁵⁹ (Handling # 77 i Utr 2018/56, 2019), (Regeringen, 2019h)

²⁶⁰ (Energimyndigheten, 2019e), (Energimyndigheten, 2019d)

²⁶¹ (Regeringen, 2019h)

²⁶² (Energimyndigheten, 2019e)

att främja användningen av biobränslen för flyget och vid behov ta fram förslag till sådana styrmedel (dir. 2018:10).

Uppföljning

Biogasmarknadsutredningen, som redovisades 31 december 2019, föreslår att en målbild för biogasproduktion införs som säger att "Produktionen och användningen av biogas i Sverige ska på ett ändamålsenligt sätt bidra till att de av riksdagen beslutade energi och klimatmålen uppnås samtidigt som den inhemska biogasproduktionens övriga samhällsnyttor tas till vara." Till det föreslås också ett produktionsmål om 10 TWh år 2030. För att uppnå detta föreslås dels produktionspremier till uppgradering av biogas, förvätskning av biogas samt framställning av biogas från gödsel för att stötta biogasproduktion och förädling. Dels att minska kapitalkostnader för produktion och förädling samt stimulera produktion med andra tekniker än rötning.²⁶³

I februari 2019 presenterades utredningen *Biojet för flyget*. Utredningen föreslår bland annat att reduktionsplikt för flygfotogen införs och förslag på reduktionsnivåer för åren 2021-2030 har lagts fram. Utredningen menar att reduktionsnivåer fram till 2030 ger förbättrade förutsättningar för producenter att investera och visar på en tydlig inriktning.²⁶⁴ Utredningen har remissbehandlats.²⁶⁵ Regeringen avser att uppdra till Energimyndigheten att undersöka behovet av och de rättsliga förutsättningarna för styrmedel för att gynna biodrivmedelsanläggningar med höga investeringskostnader.²⁶⁶

159 Statens godstransporter och godstransportrelaterade tjänster ska bli fossilfria

NGTS: *Regeringen anser att det är av stor vikt att statliga myndigheter ställer krav i upphandlingar på godstransportområdet som bidrar till att transportsektorns klimatmål nås. Upphandlingsmyndigheten kommer under 2018 att redovisa sitt arbete med vägledning till offentliga aktörer för att underlätta miljöanpassad upphandling av transporttjänster, samt hur myndighetens strategi för utveckling och uppdatering av kriterier för transportsektorn ser ut. Regeringen kommer därefter att ta ställning till om fler åtgärder behövs. Regeringens ambition är även att fartyg som staten äger i möjligaste mån ska drivas fossilfritt. Regeringen har därför uppdragit åt Trafikverket att analysera förutsättningarna för en omställning till fossilfrihet för statligt ägda fartyg och lämna förslag på hur omställningen kan genomföras.*

Uppföljning

På Upphandlingsmyndighetens webbplats finns information om att "Upphandla fordon och transporter med mindre klimatpåverkan".²⁶⁷ Sidan ger information om upphandlingskriterier och lagkrav vid upphandling och kan därmed ses som en vägledning.

Vad gäller hållbarhetskrav för fordon och transport har Upphandlingsmyndigheten kriterier för sex områden; fordon, persontransporter, godstransporter, drivmedel, däck samt kollektivtrafik.²⁶⁸ Enligt Upphandlingsmyndighetens strategi skulle de uppdatera kriterierna för drivmedel, fordon, däck, godstransporter och persontransporter under sommaren och hösten

²⁶³ (SOU 2019:63, 2019)

²⁶⁴ (Utredningen om styrmedel för att främja användning av biobränsle för flyget, 2019)

²⁶⁵ (Regeringen, 2019k)

²⁶⁶ (Regeringen, 2019h)

²⁶⁷ (Upphandlingsmyndigheten, 2020d)

²⁶⁸ (Upphandlingsmyndigheten, 2020b)

2018 med planerad publicering i januari 2019. Från början hade myndigheten inte tänkt att revidera kriterierna för fordon, men bedömde att detta ändå måste göras på grund av att "det händer så mycket kring definitioner av miljöfordon".²⁶⁹

Uppdaterade kriterier för lätta och tunga lastbilar lanserades i december år 2019. Det finns kriterier för tre nivåer, bas, avancerad och spjutspets.²⁷⁰ Vad det gäller *godstransporter* är kriterierna för bland annat euroklass på fordon och alternativa drivmedel uppdaterade i december 2018. Arbete pågår med revidering av kriterier för *drivmedel* med planerad lansering i mars 2020.²⁷¹ Detta arbete har blivit något försenat då det enligt Biogasmarknadsutredningen skulle publiceras i december 2019.²⁷²

Regeringskansliet uppger att Upphandlingsmyndigheten har redovisat sitt uppdrag.²⁷³ Myndigheten arbetar även på eget initiativ vidare med en upphandling för ett fossilfritt samhälle som bland annat innebär utveckling av det befintliga stödet för transportupphandling. Något regeringsuppdrag om det stöd som beskrivs i strategin har därför inte beslutats.²⁷⁴ Regeringen anser dock att Upphandlingsmyndigheten har en viktig roll i klimatarbetet.²⁷⁵

Trafikverket fick i februari 2018 i 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 2018.²⁷⁶ Enligt Trafikverkets förslag till en strategi föreslås åtgärder för effektivisering, elektrifiering och introduktion av biodrivmedel. Åtgärderna är främst riktade mot Trafikverket Färjerederiet, Sjöfartsverket och Kustbevakningen. Trafikverkets färjerederi har tagit fram en långsiktig plan för hur rederiets färjor ska bli fossilfria. I Proposition 2019/20:65 aviserar regeringen att den ämnar uppdra åt Kustbevakningen och Sjöfartsverket att analysera och föreslå hur respektive myndighets fartygsflotta skulle kunna bli fossilfri.²⁷⁷

160 Forskning om biodrivmedel

NGTS: Sverige bedöms ha goda förutsättningar att utveckla en inhemsk produktion av biobränsle, vilket skulle kunna skapa nya arbetstillfällen. Regeringen stödjer forskning som syftar till att vidareutveckla bränslen och minska produktionskostnaderna av biobränsle till transportsektorn, bland annat genom Energimyndigheten och Verket för innovationssystem (Vinnova). Energimyndighetens samverkansprogram för förnybara drivmedel och system och biodrivmedelsprogram, liksom Vinnovas strategiska innovationsprogram för bioinnovation är några exempel.

Uppföljning

Energimyndighetens biodrivmedelsprogram startade år 2017 och har en budget på 45 miljoner kronor per år. Programmet är planerat att pågå under perioden 2017-2023.²⁷⁸ Under 2017 och 2018 beviljades medel till 21 projekt. Programmet finansierar forskning främst inom områdena biogas, etanol, förgasning samt lignin/pyrolys/HTL. Energimyndigheten uppger att det är för

²⁶⁹ (handling # 118 i Utr 2018/56, 2019)

²⁷⁰ (Upphandlingsmyndigheten, 2020c)

²⁷¹ (Upphandlingsmyndigheten, 2020a)

²⁷² (SOU 2019:63, 2019)

²⁷³ (Handling # 122 i Utr 2018/56, 2020)

²⁷⁴ (Handling # 122 i Utr 2018/56, 2020)

²⁷⁵ (Regeringen, 2019h)

²⁷⁶ (Trafikverket, 2018f, 2018i)

²⁷⁷ (Regeringen, 2019h)

²⁷⁸ (Energimyndigheten, 2019k)

tidigt att säkert säga om programmet levererar resultat men att det ser mycket lovande ut och att projekten generellt sätt löper på enligt plan.²⁷⁹

Samverkansprogrammet för förnybara drivmedel och system bygger på ett samarbete sedan 2014 mellan Energimyndigheten och Svenskt kunskapscentrum för förnybara drivmedel (f3) som har Chalmers Industriteknik som värddorganisation. Den första programperioden för samverkansprogrammet var 2014-2017. Nuvarande programperiod sträcker sig över åren 2018-2021 och finansieras med 22 miljoner kronor av Energimyndigheten och 11 miljoner kronor av f3, samt ytterligare minst 11 miljoner kronor som samfinansieras i projekten.²⁸⁰ Samverkansprogrammet har i uppgift att bidra med tvärvetenskapliga och systemorienterade studier, och därmed komplettera Energimyndighetens övriga insatser kring den mer tekniskspecifika utvecklingen. Fyrtiotre forskningsprojekt har hittills beviljats medel.²⁸¹ Energimyndigheten anser generellt att projekten går bra och att de levererar i tid.²⁸²

Trafikanalys har tagit del av en utvärdering av Samverkansprogrammet (med fokus på perioden 2018-2021) där det framkommer att programmet tycks ha en unik position i Sverige som finansiär av systemanalyser om förnybara drivmedel som kompletterar andra mer teknikinriktade satsningar, att det finns en brist på synteser, att det kan finnas ett behov av att bredda programmet och öka samverkan såväl nationellt som internationellt. För att lyckas med detta menar utvärderarna att kommunikationen behöver förbättras.²⁸³

BioInnovation finansieras av Vinnova, Energimyndigheten och Formas samt de intressenter från näringsliv, akademi, institut och offentlig sektor som deltar.²⁸⁴ BioInnovation är planerat att drivas i 12 år (2015-2026). Programmet utvärderas vart tredje år (nästa utvärdering är planerad till år 2020) och efter varje utvärdering fattas beslut om finansiering.²⁸⁵ Mellan åren 2015-2018 har BioInnovation beviljat 214 miljoner kronor till 70 olika projekt. Under 2019 beviljades 25 projekt om 44 miljoner kronor.²⁸⁶ Tjugosju procent av de beviljade medlen (år 2015-2018) har gått till området *Kemikalier och energi* där projekt om biodrivmedel ingår.²⁸⁷

Biodrivmedel används både av persontransporter och godstransporter och det är generellt svårt ovanstående forskningsprogram bidragit särskilt till just godstransporter.

161 Innovationskluster för hållbart flygbiobränsle

NGTS: *Regeringen har uppdragit åt Energimyndigheten att verka för ökad användning av hållbara biobränslen inom flyget. I uppdraget ingår att utlysa medel för att stödja forskning och utveckling av hållbara biobränslen för flyg och att inrätta ett innovationskluster som samlar hela värdekedjan från skogen till vingen.*

Uppföljning

Energimyndigheten fick år 2018 ett regeringsuppdrag om att främja hållbara biodrivmedel för flyg bland annat genom utlysning av medel för att stödja forskning och utveckling (100 miljoner

²⁷⁹ (Handling # 81 i Utr 2018/56, 2019)

²⁸⁰ (f3, 2019b)

²⁸¹ (f3, 2019a)

²⁸² (Handling # 81 i Utr 2018/56, 2019)

²⁸³ (technopolis Group, 2020)

²⁸⁴ (BioInnovation, 2019)

²⁸⁵ (Handling # 110 i Utr 2018/56, 2019)

²⁸⁶ (BioInnovation, 2020) (Antal projekt och belopp är beräknat som differensen mellan uppgifter för år 2015-2018 och 2015-2019)

²⁸⁷ (BioInnovation, 2019)

kronor 2018-2020) varav högst 10 miljoner kronor får användas för att inrätta ett innovationskluster.²⁸⁸ Energimyndigheten har gett RISE²⁸⁹ i uppdrag att driva ett innovationskluster för att påskynda omställningen till fossilfrihet inom flyget. Innovationsklustret har fått namnet *Fossilfria flygtransporter 2045*.²⁹⁰ Innovationsklustret har knutit ett antal aktörer och projekt till sig, och har bland annat genomfört en tvådagarskonferens i september 2019.²⁹¹

Under våren 2019 har sammanlagt 17 projekt fått stöd av Energimyndigheten på området hållbara biobränslen för flyg. Projekten ska dela på totalt cirka 52 miljoner kronor. Ytterligen en utlysning motsvarande 40 miljoner kronor har skett under hösten 2019.²⁹² Regeringen beslutade i november 2019 om ändring av budgeten för uppdraget.²⁹³ På grund av minskad budget kunde dock inga nya projekt beviljas.²⁹⁴

162 Infrastruktur för förnybara drivmedel

NGTS: *Regeringen anser att det är viktigt att infrastrukturen för förnybara drivmedel möter godstransporternas behov. Infrastruktur som möjliggör för fartyg att tanka flytande naturgas (LNG) är ett första steg i bytet till flytande biogas (LBG). Energimyndighetens uppdrag att samordna utbyggnaden av laddinfrastruktur har från och med 2018 utökats till att inkludera infrastruktur för förnybara drivmedel generellt.*

Uppföljning

Under år 2018 tog Transportstyrelsen fram riktlinjer för bunkring av flytande metan i Sverige²⁹⁵, vilket enligt Energimyndigheten har förtydligat förutsättningarna för bunkring av LNG.²⁹⁶ I början av år 2020 gick det att bunkra LNG på 27 platser, flera av dessa platser är ankringsplatser ute till sjöss och utanför hamnar.²⁹⁷ Under första kvartalet 2019 kunde LNG bunkras i 18 hamnar, vilket var sju hamnar fler än år 2018.

Energimyndigheten fick i sitt regleringsbrev för budgetåret 2018 ett samordningsuppdrag gällande alternativa förnybara drivmedel som kräver särskild infrastruktur. Uppdraget redovisas i myndighetens årsredovisning.²⁹⁸ Energimyndighetens tolkning är att syftet med samordningsuppdraget är att bidra till en ändamålsenligt utbyggd infrastruktur för förnybara drivmedel. Målet är att samla kunskap och erfarenheter om förnybara drivmedel som kräver särskild infrastruktur. I uppdraget har myndigheten gett stöd till Naturvårdsverket kopplat till Klimatklivet, stöd till länsstyrelserna i deras arbete med regionala planer för laddinfrastruktur och infrastruktur för förnybara drivmedel, tagit fram underlag till rapporteringen enligt direktiv om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen²⁹⁹ samt gett expertstöd till Regeringskansliet och andra myndigheter³⁰⁰.

²⁸⁸ (Regeringen, 2018l)

²⁸⁹ RISE ägs av Svenska staten och arbetar med att öka samhället innovationskraft. (RISE, 2019a)

²⁹⁰ (RISE, 2019b)

²⁹¹ (Fossilfritt flyg 2045, 2019)

²⁹² (Energimyndigheten, 2019h)

²⁹³ (Regeringen, 2019t)

²⁹⁴ (Handling # 173 i Utr 2018/56, 2020)

²⁹⁵ (Transportstyrelsen, 2018b)

²⁹⁶ (Energimyndigheten, 2019i)

²⁹⁷ (Handling # 155 i Utr 2018/56, 2020), (Handling # 158 i Utr 2018/56, 2020)

²⁹⁸ (Energimyndigheten, 2019c)

²⁹⁹ (Energimyndigheten, 2019i)

³⁰⁰ (Handling # 112 i Utr 2018/56, 2019)

163 Främja introduktionen av tunga fordon med låga utsläpp

NGTS: Regeringen anser att det behövs utsläppskrav för tunga fordon på EU-nivå och arbetar därför för att ett system utvecklas för att mäta koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning från dessa och för att utsläppskrav på tunga fordon införs. Sverige stödjer EU-kommissionens ambition att utveckla principen om att förorenaren ska betala genom en prissättning på koldioxid. Samtidigt vill regeringen analysera om det finns behov av ytterligare styrmedel för att tillräckligt många tunga fordon ska bytas ut mot fordon med låga utsläpp och hur sådana kostnadseffektiva styrmedel i så fall kan utformas.

Uppföljning

I juni 2019 antog Europeiska rådet normer för koldioxidutsläpp från lastbilar. De är de första normerna på området och innebär att nya lastbilar ska minska sina koldioxidutsläpp med i genomsnitt 15 procent från 2025 och 30 procent från 2030, jämfört med 2019 års nivåer. I juni 2018 antog rådet en förordning som ger detaljerad förklaring av hur koldioxidutsläppen ska övervakas och rapporteras.³⁰¹ Om normerna för koldioxidutsläpp inte uppfylls finns straffavgifter.³⁰² Regeringen anser att Sverige bör verka för att EU:s koldioxidkrav på tunga fordon skärps i samband med översynen av systemet 2022.³⁰³

Inom EU pågår omarbetning av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer (även kallat Eurovinjettdirektivet, se även insats E36 *Vägslitageskatt*). Direktivet reglerar i nuläget vägavgifter, vägtullar samt fordonskatter för tunga fordon över 3,5 ton för användandet av TEN-T-vägar och motorvägar. Syftet med omarbetningen av direktivet är framsteg med tillämpningen av principerna att användaren och förorenaren betalar. Förslaget innebär krav på differentiering av infrastrukturavgiften baserat på koldioxidutsläpp för tunga fordon.³⁰⁴ Regeringen anser dock att Sverige i den pågående förhandlingen om ändring av Eurovinjettdirektivet fortsatt bör stödja kommissionens ambition att utveckla principen om att förorenaren ska betala genom en prissättning av koldioxid.³⁰⁵

I augusti 2018 fick Trafikanalys i uppdrag att analysera hur introduktionen av tunga fordon med låga utsläpp kan främjas.³⁰⁶ I mars 2019 redovisade Trafikanalys sitt uppdrag och föreslog att en ny miljölastbilspremie skulle införas. Premien föreslogs utgå till de som köper fabriksnya lastbilar med en totalvikt över 16 ton, förutsatt att fordonen drivs med el, gas eller etanol.³⁰⁷

Regeringen har gjort bedömningen att en premie vid inköpstillfället är ett effektivt sätt att främja introduktion av fordon med låga utsläpp av växthusgaser. I budgetpropositionen för år 2020 föreslog regeringen en ny premie för ellastbilar och andra miljölastbilar samt eldrivna arbetsmaskiner om 20 miljoner kronor.³⁰⁸ Trafikanalys gör bedömningen att innan premien kan börja betalas ut behöver regeringen ta fram en förordning där en myndighet bemyndigas att administrera utbetalningarna. (se även insats J69 *Elektrifiering av tung trafik*)

³⁰¹ (Europeiska rådet, 2019)

³⁰² (European Commission, 2019)

³⁰³ (Regeringen, 2019h)

³⁰⁴ (Regeringskansliet, 2017b)

³⁰⁵ (Regeringen, 2019h)

³⁰⁶ (Regeringen, 2018j)

³⁰⁷ (Trafikanalys, 2019g)

³⁰⁸ (Regeringen, 2019g)

164 Innovationskluster för etanol

NGTS: Regeringen har beslutat att skapa ett innovationskluster med fokus på lösningar för etanolproduktion och drift med etanolfordon i regional- och fjärrdistribution, samt bidra till utvecklingen av fossilfria tunga transporter internationellt. Syftet är att bidra till omställningen till fossilfrihet i Sverige, att främja export av hållbara lösningar och att därigenom också bidra till minskade utsläpp i andra länder.

Uppföljning

Regeringen gav 2018 Energimyndigheten i uppdrag att skapa ett innovationskluster som fokuserar på produktion och drift av etanol i regional- och fjärrdistribution, samt fossilfria tunga transporter internationellt. Innovationsklustret fick tillsammans med ett innovationskluster för transporteffektiva elektrifierade urbana godstransporter en budget om 2 miljoner kronor 2018, 8 miljoner kronor 2019 samt 15 miljoner kronor 2020.³⁰⁹ Med anledning av att anslagen till näringslivsutveckling minskade i vårändringsbudgeten för år 2019 har regeringen omfördelat medel och sänkt budgeten för innovationsklustren till 4 miljon kronor år 2020.³¹⁰

Ett innovationskluster har bildats med namnet *Etanolarena Östergötland*.³¹¹ Energimyndigheten har beviljat stöd om cirka 0,5 miljoner kr för klusterorganisationen och cirka 7,5 miljoner kronor för demonstration och utveckling.³¹² I en uppföljningsrapport för år 2019, som Trafikanalys har tagit del av, uppges att projektet ligger efter sin budget- och tidsplan, men bedömningen görs att projektets mål ändå kommer att nås.³¹³

165 Innovationskluster för flytande biogas

NGTS: Regeringen har beslutat att skapa ett innovationskluster med fokus på flytande biogas. Klustret ska verka för demonstration av teknik för produktion av flytande biogas, drift med gasfordon i regional- och/eller lokaltrafik, och kombinationer av dessa tekniker i Sverige. Tunga godstransporter och möjlighet till gasdrift inom sjöfart är andra områden som bör inkluderas i klustret. Syftet är att bidra till omställningen till fossilfrihet i Sverige, att främja export av hållbara lösningar och att därigenom också bidra till minskade utsläpp i andra länder.

Uppföljning

År 2018 gav regeringen Energimyndigheten i uppdrag att skapa ett innovationskluster för att främja användning av flytande biogas inom tunga transporter. Satsningen omfattade totalt 200 miljoner kronor under åren 2018-2021 fördelat enligt följande: 28 miljoner kronor 2018, 32 miljoner kronor 2019, 25 miljoner kronor 2020 och 115 miljoner kronor 2021.³¹⁴ Med anledning av att anslagen till näringslivsutveckling minskade av i vårändringsbudgeten för år 2019 har regeringen omfördelat medel och sänkt budgeten för innovationsklustret till 105 miljoner kronor för år 2021.³¹⁵

³⁰⁹ (Regeringen, 2018q)

³¹⁰ (Regeringen, 2019v)

³¹¹ (Energimyndigheten, 2019g; Scania, 2019)

³¹² (Energimyndigheten, 2019i)

³¹³ (Handling # 159 i Utr 2018/56, 2020)

³¹⁴ (Regeringen, 2018d)

³¹⁵ (Regeringen, 2019u)

I slutet av 2018 beslutade Energimyndigheten att ge Energigas Sverige finansiering för inrättandet av innovationsklustret, som fått namnet *Drive LBG*.³¹⁶ I september 2019 hade Energimyndigheten beslutat om stöd till fem produktionsanläggningar, fem tankstationer, två bunkringsstationer för fartyg, tio långfärdsbussar och 159 LBG-lastbilar.³¹⁷ Trafikanalys har tagit del av lägesrapporter för år 2019 där det framgår att "en kraftig försening i redovisning av upparbetade kostnader jämfört kostnadsplan har uppkommit, men bedöms komma i fas till halvårsskiftet 2020". Vidare framkommer att intresset för flytande biogas är stort, att det finns en osäkerhet bland aktörerna för att gå först vilket bidragit med problem med totalfinansieringen av innovationsklustret, men att bedömningen är att "det går att lösa och att projektet kommer nå sina mål".³¹⁸

166 Internationell samverkan för minskade utsläpp från sjöfarten och luftfarten

NGTS: *Regeringen anser att internationell samverkan är avgörande för en hållbar sjöfart på lika villkor. [...] Regeringen avser att fortsätta bidra aktivt i IMO:s arbete för att minska växthusgasutsläppen från den internationella sjöfarten. För att skapa förutsättningar för inblandning av biodrivmedel i marina bränslen avser regeringen verka för att internationella regelverk och standarder anpassas för förnybara marina drivmedel. För flyget har ICAO beslutat om ett globalt styrmedel, Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (Corsia), som innebär att utsläpp från internationellt flyg ska stabiliseras på 2020 års nivå. Regeringen anser att det är positivt att en överenskommelse har nåtts, men att ambitionsnivån för Corsia behöver höjas över tid. Regeringen avser att vara fortsatt drivande för en sådan höjning av ambitionsnivån.*

Uppföljning

På Transportstyrelsens webbplats redovisas tre områden som bidrar till minskade utsläpp från sjöfart. Dessa är regler för förnybara bränslen, energieffektiva fartyg samt ett globalt system för insamling av information om fartygs drivmedelsförbrukning. Vad gäller alternativa bränslen har International Maritime Organization (IMO) tagit fram den s.k. IGF-koden som har möjliggjort användning av flytande naturgas (LNG) som marint drivmedel. Att godkänna ytterligare alternativa drivmedel är en lång process. Sverige har tagit initiativ till att även inkludera metanol i IGF-koden.³¹⁹ Transportstyrelsen uppger att metanol har kommit med i "interim Guidelines" där den ska testas under ett par år innan den sätts in i IGF-koden permanent. Ett beslut förväntas tas av Maritime Safety Committee inom IMO innan sommaren år 2020.³²⁰

Vad det gäller hållbara bränslen inom sjöfart uppger Transportstyrelsen att de "inte har gjort så mycket på detta område men att det är på gång". Det som är på gång är bland annat en nystartad grupp om hållbara bränslen inom European Sustainable Shipping Forum samt att IMO är i startgroparna för att börja diskutera livscykelanalyser av bränslen.³²¹

IMO har också antagit regler om energieffektiv design av fartyg och att fartyg ska ha en energieffektiviseringsplan. Dessa regler har införlivats i Transportstyrelsens föreskrifter och började gälla redan år 2013.³²² År 2016 fattade IMO beslut om ett globalt system för insamling

³¹⁶ (Energimyndigheten, 2018)

³¹⁷ (Energimyndigheten, 2019a)

³¹⁸ (Handling # 172 i Utr 2018/56, 2020)

³¹⁹ (Transportstyrelsen, 2019a)

³²⁰ (Handling # 132 i Utr 2018/56, 2020)

³²¹ (Handling # 117 i Utr 2018/56, 2019)

³²² (Transportstyrelsen, 2019g)

av information och fartygsdrivmedelsförbrukning, som trädde i kraft 1 januari 2019. Fartyg över 5 000 bruttodräktighet ska rapportera förbrukning av drivmedel, tid till havs och tillryggalagd sträcka.³²³

Regeringen skriver i sin klimatpolitiska handlingsplan att den övergripande svenska målsättningen med förhandlingsarbetet i IMO är ett bindande styrmedel för att reducera växthusgasutsläpp från internationell sjöfart, i linje med temperaturmålet i Parisavtalet.³²⁴

CORSIA innebär att det internationella flygets koldioxidutsläpp tillåts växa till och med år 2020. Därefter måste flygbolagen köpa utsläppskrediter för de utsläpp som överstiger 2020 års nivå. Det innebär i princip att tillväxten av det internationella flyget efter år 2020 kan sägas vara klimatneutralt, genom utsläppsminskningar i andra sektorer.³²⁵ Våren 2019 beslutades kvalitetskriterier som program och utsläppskrediter ska uppfylla för att bli godkända för att användas i CORSIA. Transportstyrelsen bedömer kriterierna som väl lämpade men att ytterligare arbete krävs för att undvika dubbelräkning av utsläppskrediter. Beslut om hur gamla utsläppskrediter som ska få användas och hur länge de ska få användas inom systemet har inte heller beslutats. Sverige driver linjen att utsläppskrediter utfärdade före 2020 inte ska få användas inom CORSIA. En särskild nominerad grupp av experter ska granska program och utsläppskrediter och sedan lämna rekommendationer till ICAO:s råd om vilka program och utsläppskrediter som lever upp till kvalitetskriterierna. Men det är ICAO:s råd som fattar det slutgiltiga beslutet om vilka program och utsläppskrediter som ska godkännas. Sverige har fått med en representant inom denna expertgrupp. Enligt Transportstyrelsen är det i just denna typ av grupper som Sverige har allra störst möjlighet att vara med och påverka vilka reella utsläppsminskningar de godkända programmen och utsläppskrediterna kommer att ge.³²⁶

Transportstyrelsen uppger att de "varit väldigt drivande" för att få CORSIA så ambitiöst som möjligt genom att bland annat verka för att,

- utsläpp av växthusgaser ska vara förenat med en kostnad,
- öka transparensen gällande ICAO:s arbete,
- att systemet utvärderas och skärps över tid, och att
- inköpta utsläppsenheter inte ska kunna tillgodoräknas mer än en gång.³²⁷

På ett ICAO-möte hösten 2019 beslutades om en resolution med innebörden att CORSIA ska vara den enda globala marknadsbaserade åtgärden som tillämpas på internationella flygningar. Beslutet kan i förlängningen tvinga flyget att lämna EU:s utsläppshandel (ETS).

ETS omfattar för närvarande alla flygningar inom det europeiska ekonomiska samarbetsområdet men utesluter resor in och ut ur detta område. Innan ICAO-mötet var EU-länderna överens om att motsätta sig ICAO:s förslag att CORSIA skulle vara den enda åtgärden, men någon formell reservation mot förslaget lämnades aldrig. Finland talade för EU i egenskap som ordförandeland och sade att Chicago-konventionen tillåter att "varje avtalsslutande stat kan tillämpa på en icke-diskriminerande basis sina lagar och förordningar för alla flygplan som

³²³ (Transportstyrelsen, 2019h)

³²⁴ (Regeringen, 2019h)

³²⁵ (Transportstyrelsen, 2019e)

³²⁶ (Transportstyrelsen, 2019i)

³²⁷ (Handling # 117 i Utr 2018/56, 2019)

verkar inom dess jurisdiktion". Den finske delegaten pekade på att denna princip även gäller för de miljöåtgärder som EU och dess medlemsstater beslutat om.³²⁸

Regeringen skriver i sin klimatpolitiska handlingsplan att målet att stabilisera utsläppsnivåerna på 2020 års nivå är för lågt och behöver skärpas.³²⁹

Insatsområde J: Nationell satsning på elektrifiering av godstransporter

J67 Elvägar som en del av transportsystemet

NGTS: Regeringen bedömer att elvägar kan bidra till att effektivisera godstransporterna och minska utsläppen av växthusgaser. En långsiktig plan för uppförande och utbyggnad av elvägar ska därför tas fram. Viktiga godsstråk, som exempelvis Europavägarna mellan Stockholm, Göteborg och Malmö och kopplingarna till viktiga hamnar, bör prioriteras. Behovet av kompletterande tekniker för eldrift utanför elvägsnätet, till exempel snabbbladdning för tung trafik, bör beaktas i det fortsatta arbetet. För att åstadkomma en snabb introduktion av elvägar ska en pilot, där elväg kan testas och olika relevanta aspekter utvärderas på en längre sträcka, genomföras. Utvecklingen av elvägar samlar nya konstellationer av aktörer och kräver nya lösningar för säkerhet och drift. Elsäkerhetsverket har inlett ett arbete med att tillhandahålla vägledning om elsäkerhetsaspekter riktad till beställare och inköpare av varor och tjänster och tagit fram förslag på ett utvecklat regelverk för elsäkerhet för elvägar. Ett forum för dialog om dessa frågor mellan berörda myndigheter och aktörer i branschen bör också skapas.

Uppföljning

Regeringen avser att tillsätta en elektrifieringskommission som bland annat ska ta fram en nationell strategi för elektrifiering för ett fossiloberoende i transportsystemet.³³⁰

Elvägar är infrastruktur för dynamisk laddning, det vill säga laddning under färd. Elvägar kan, beroende av teknikval, användas av såväl lastbilar, som bussar och personbilar.

Demonstrationsprojekt pågår längs väg E16 utanför Sandviken (tung lastbil) och vid Arlanda flygplats (tung lastbil och personbil). Trafikverket har i april 2019 beslutat om ytterligare två demonstrationsprojekt som är under uppförande i Lund (kollektivtrafik) och på Gotland (tung lastbil och kollektivtrafik).

Demonstrationsprojektet på Gotland använder induktiv teknik, det vill säga en fast anslutning från fordonet krävs ej, medan övriga demonstrationsprojekt är konduktiva, det vill säga en fysisk koppling för eltilförseln till fordonet krävs. Samtidigt förbereder Trafikverket byggandet av den första permanenta elvägen. Behovet av kompletterande tekniker för eldrift utanför elvägsnätet, till exempel snabbbladdning för tung trafik, bör beaktas i det fortsatta arbetet.³³¹

Regeringen satsar fem miljoner kronor per år fram till och med 2022 på att en elektrifieringskommission tillsätts för att påskynda arbetet med elektrifieringen av transportsektorn. Elektrifieringskommissionen ska bidra till att påskynda investeringar i elvägar, laddinfrastruktur

³²⁸ (Euroaktiv, 2019)

³²⁹ (Regeringen, 2019h)

³³⁰ (Regeringen, 2019c)

³³¹ (Regeringen, 2020e)

för ellastbilar samt andra effektiva tillämpningar. Kommissionen ska vidare belysa finansieringsfrågor, hur el snabbt kan dras fram till väg samt effekter på elförsörjningen av att godstrafiken ställer om. Den ska tillsammans med näringslivet och berörda aktörer skyndsamt ta fram en handlingsplan för elektrifiering av de mest trafikerade vägarna i Sverige samt i övrigt genomlysna andra möjligheter till elektrifiering.³³²

År 2017 fick Elsäkerhetsverket i uppdrag att utreda säkra och störningsfri utbyggnad och användning av elvägar med kontaktledningar eller frästa spår samt induktiv laddning och laddningsstationer. Uppdraget avrapporterades samma år. Rapporten ledde till ändring av Elsäkerhetsförordningen (Förordning 2018:2097). Elsäkerhetsverket genomför just nu ett projekt med följdändringar i myndighetens författningssamling.³³³

J68 Testcenter för elektromobilitet

NGTS: *Inom ramen för Testbädd Sverige skapas ett testcenter för elektromobilitet, kallat LETS (Laboratory for Electrified Transports Sweden), där nästa generations hållbara lösningar för eldrivna fordon och fartyg kan utvecklas. Satsningen på ett testcenter syftar till att påskynda utvecklingen av framtidens elektrifierade transportmedel och stärka förutsättningarna för svenska företag att dra nytta av det teknikskifte som nu sker.*

Uppföljning

SEEL (tidigare under namnet LETS) ägs av statliga forskningsinstitutet RISE tillsammans med Chalmers tekniska högskola och är en nationell testbädd för att utveckla nästa generations hållbara innovativa lösningar för elbilar, lastbilar, bussar och andra elfordon såsom fartyg och elfartyg, inklusive batteriutveckling. SEEL kommer att bli ett av få testcenter i Europa som kan tillhandahålla provning för alla de delar som elektrifierade transporter kräver.

Sommaren 2018 gav regeringen Energimyndigheten i uppdrag att för perioden 2018-2021 lämna stöd med 575 miljoner kronor till uppbyggnaden av ett testcenter för elektromobilitet. Uppdragets genomförande har dock försenats på grund av att processen med att få ett godkännande av det statliga stödet från EU-kommissionen har varit mer omfattande än vad som förutsågs. EU-kommissionen har nu godkänt att det statliga stödet till elektromobilitetslabbet SEEL sker inom ramen för ett IPCEI, det vill säga ett EU-projekt som täcker en viktig europeisk värdekedja. I projektet ingår 17 deltagare från sju medlemsstater som omfattar totalt 3,2 miljarder € i statligt stöd och beräknas pågå till 2031.

Beslutet innebär att bygget kan påbörjas men att grunden för statsstödsansökan ändras jämfört med regeringens ursprungliga uppdrag till Energimyndigheten sommaren 2018. Regeringen har därför fattat ett regeringsbeslut som möjliggör för Energimyndigheten att utbetala stödet. Tidplanen för projektet har förskjutits något och labbet väntas stå färdigt under 2022.³³⁴

J69 Elektrifiering av tung trafik

NGTS: *En stor del av godstransporterna sker inom samma kommun och i allt högre utsträckning med mindre lastbilar och distributionsfordon. Kortare transporter inom en kommun har förutsättningar för att gå över till eldrift. Tunga fordon är i allmänhet svårare att*

³³² (Regeringen, 2019d)

³³³ Mejl från Elsäkerhetsverket 20-02-04.

³³⁴ (Regeringen, 2019m)

elektrifiera eftersom de förbrukar mer energi och därför kräver större batterier. Regeringen arbetar aktivt för att etablera ett system som bidrar till en omställning till tunga fordon med låga utsläpp av växthusgaser. Som en del i detta studerar regeringen möjligheten att främja marknadsintroduktion av eldrivna mindre lastbilar i städer exempelvis för varudistribution och sophämtning.

Uppföljning

I juli 2018 introducerade regeringen bonus malus-systemet. Det innebär att miljöanpassade fordon med relativt låga utsläpp av koldioxid premieras med en bonus, medan fordon med relativt höga utsläpp av koldioxid belastas med högre skatt. En fordonskategori som särskilt gynnats av introduktionen av bonus malus är lätta lastbilar, som inte tidigare fick stöd genom supermiljöbilspremien.³³⁵

I augusti 2018 fick Trafikanalys i uppdrag att analysera hur introduktionen av tunga fordon med låga utsläpp kan främjas.³³⁶ I mars 2019 redovisade Trafikanalys sitt uppdrag och föreslog att en ny miljölastbilspremie skulle införas. Premien föreslogs utgå till de som köper fabriksnya lastbilar med en totalvikt över 16 ton, förutsatt att fordonen drivs med el, gas eller etanol.³³⁷ Regeringen förslår i höstbudgeten 2020 en ny klimatpremie för ellastbilar och elektrifierade arbetsmaskiner. Den premien föreslås slås samman med den tidigare elbusspremien och att det gemensamma anslaget till dessa klimatpremier förstärks med 20 miljoner för 2020 till totalt 120 miljoner kronor.³³⁸ (se även insats *I63 Främja introduktionen av tunga fordon med låga utsläpp*)

J70 Infrastruktur för laddning av tunga fordon

NGTS: *En analys ska göras av hur behovet av snabbbladdare längs större vägar förväntas utvecklas och hur en tillräcklig utbyggnad kan främjas.*

Uppföljning

Trafikverket fick 2018 i uppdrag av regeringen att göra en översyn av hur bristen på laddinfrastruktur längs större vägar kan avhjälpas. Uppdraget avrapporterades i juni 2018. Trafikverkets samlade bedömning baserat på en nulägesanalys utifrån tekniska utmaningar och ekonomiskt möjligheter är att det behövs minst 70-80 nya stationer, givet att elbilsföraren inte tar några alternativa vägar.³³⁹

Regeringen avser investera 150 miljoner kronor på laddinfrastruktur längs större vägar de tre kommande åren.³⁴⁰

J71 Ökad elektrifiering av sjöfarten

NGTS: *Nedsättningen av energiskatten för landström ska förlängas. Regeringen arbetar för att det horisontella programmet för sjömotorvägar inom EU:s transeuropeiska transportnät (TEN-T) i högre grad kan utnyttjas till landströmsanläggningar.*

³³⁵ (Naturvårdsverket, 2019a)

³³⁶ (Regeringen, 2018j)

³³⁷ (Trafikanalys, 2019g)

³³⁸ (Regeringen, 2019g)

³³⁹ (Trafikverket, 2018c)

³⁴⁰ (Regeringen, 2019d)

Uppföljning

Regeringen avser att ansöka hos kommissionen i syfte att få Europeiska rådets tillstånd för en förlängning av den nuvarande nedsättningen av energiskatten för tiden efter att nuvarande tillstånd löper ut.³⁴¹ Förlängning av skatten på landansluten el för större fartyg har fram till februari 2020 ännu inte löst ut. Det är en förlängning av undantaget som krävs. Frågan ägs av Regeringskansliet. Det finns vidare önskemål om att utöka den till mindre fartyg vilket uttryckts bland annat i Fossilfritt Sverige och SOFT-rapporten.³⁴²

Det finns möjligheter till finansiering från EU för landströmsinstallationer på TEN-T nätet. Finansiering sker via CEF (Connecting Europe Facility eller på svenska Fonden för ett Sammanlänkat Europa). Utlysningar inom ramen för CEF sker en till två gånger om året och har olika inriktningar. För närvarande finns två utlysningar öppna med möjlighet att söka om stöd för installation av landström.

Den ena utlysningen är kopplat till MoS (Motorways of the Sea) och gäller för installationer i hamnar som uppfyller särskilda krav. Den andra utlysningen är bredare (hela TEN-T nätet) och omfattar också installation ombord på fartyg. Denna förutsätter lånefinansiering via EIB och möjlighet finns att söka under hela 2020. Tidigare har det funnits en del svenska projekt med CEF-finansiering där installation av landström ingått. Ett färskt exempel är Karlshamns hamn som fick beviljat ett projekt 2019 där installation av landström ingår. Installationen omfattar också solpaneler för att lösa en del av elförsörjningen.³⁴³

I kompletteringen till Sveriges handlingsprogram³⁴⁴ angavs siffror för hamnar med tillgång till landström. Dessa uppgifter samlades in via en enkät av Sveriges Hamnar och räknade all möjlighet till elanslutning vid kaj utan att ta hänsyn till om elanslutningen uppfyllde standard. Det finns ingen officiell statistik för tillgången till landström för fartyg i hamn genom standardiserat gränssnitt. Landströmsanslutning kan finnas tillgänglig i hamn utan att användas eftersom det också krävs speciell installation på fartyget. Uppgifter på hur mycket landströmsanslutningar används finns inte tillgängligt. Energimyndigheten anger dock att 2018 fanns det minst 20 hamnar med landström.³⁴⁵

Som ett led i arbetet för en hållbar sjöfartssektor lanserades i mars 2018 initiativet Electromobility for Shipping. Bakom initiativet står branschorganisationen Svensk Sjöfart, ABB, Stena Rederi, Northvolt och RISE. Organisationerna har tillsammans tecknat ett samarbetsavtal för e-mobilitet inom sjöfart och avser därmed bidra till hållbar och smart sjöfart, internationell konkurrenskraft och ökade exportmöjlighet av hållbar teknik.³⁴⁶ Det finns i dag flera olika typer av elektrifiering inom sjöfarten, till exempel dieselelektrisk, batterihybrid och helelektrisk. De som har kommit långt i utvecklingen är passagerarfartygen, särskilt de mindre i stadsmiljö. Mer att läsa finns under insatsen J68.

Under året togs Trafikverkets första laddhybridfärja Tellus i drift. Fartyget kan köras med konventionella bränslen eller med elektricitet genom batteridrift. Trafikverket förbereder för installation av särskilt anpassade laddningsstationer på Gullmarsleden, där Tellus trafikerar. Under året har en ny eldriven linfärja tagits i bruk på Lyrleden, Orust. Av total 18 linfärjeleder är nu 7 eldrivna.³⁴⁷

³⁴¹ (Energiskatt. Skriftlig fråga 2018/19:730 av Per Åsling (C), 2019)

³⁴² (Handling # 80 i ärende Utr 2018/56, 2019)

³⁴³ (Handling # 80 i ärende Utr 2018/56, 2019), (Handling # 139 i ärende Utr 2018/56)

³⁴⁴ Sveriges handlingsprogram för infrastrukturen för alternativa drivmedel i enlighet med direktiv 2014/94/EU (Energimyndigheten, 2019i).

³⁴⁵ (ABB, 2019)

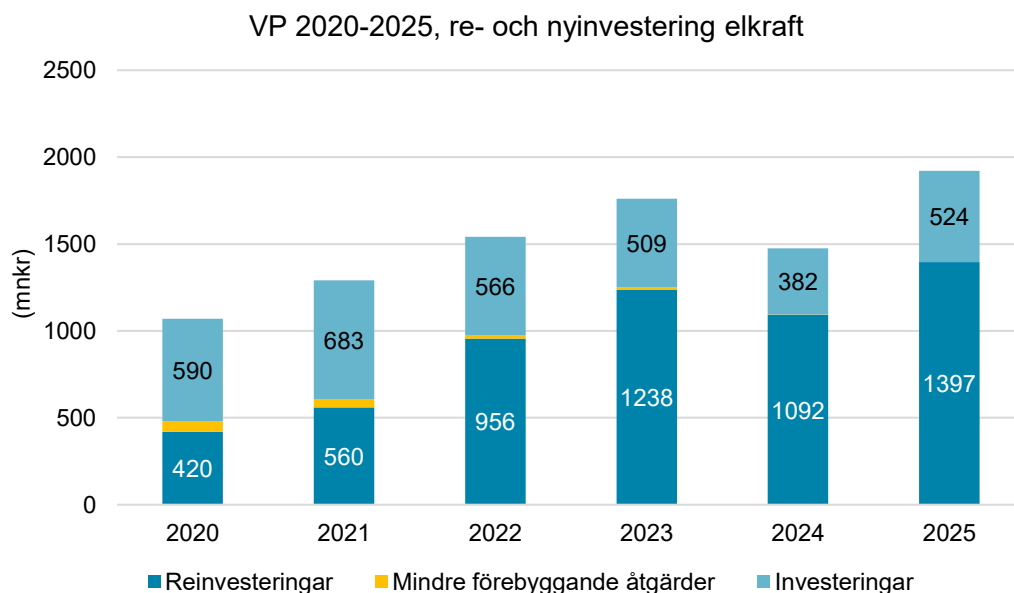
³⁴⁷ (Trafikverket, 2020i)

J72 Ökad krafttillförsel inom järnvägen

NGTS: Järnvägen är redan i hög grad elektrifierad. För att säkerställa att järnvägsnätet kan trafikeras med längre, tyngre och större tåg behöver även kapaciteten i elkraftsystemet byggas ut. Elektrifiering av resterande järnväg bör fortsätta, särskilt i anslutning till industrier och hamnar i de fall det är samhällsekonomiskt motiverat.

Uppföljning

Investeringarna styrs av den trafikering som tas fram till Trafikverkets Basprognos, som är samhällsekonomiska analyser av åtgärder som påverkar transportsystemet. Senaste avstämningsår är 2018, 2024, 2030 och 2040. För elkraft genomförs då en belastningsuppföljning vartannat år som bygger på framtida trafik. För att klara trafikökningar avsätts cirka 500-600 miljoner kronor per år i gällande Nationell Plan för transportsystemet 2018-2029. Utöver detta görs reinvesteringar på cirka 1,5 miljarder per år.³⁴⁸



Figur 4.1. Investeringar är exklusive nya banor där elanläggning ingår t.ex. Ostlänken, Norrbottniabanan, nyelektrifieringar, etc.³⁴⁹

Efter 2018 har det gjorts fem större projekt med nya omformare i Ystad, Lund, Åstorp, Järna och Älvängen. Det har medfört bättre elkapacitet in mot storstäderna. Det ingår ännu inga specifika åtgärder för längre tåg då resonemanget tidigare varit att de är så få till antalet och ej heller belastar nätet i högttrafik.³⁵⁰

För att säkra eltillförsel till järnvägen vid trafikering av längre, tyngre och större tåg ser dock 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)). Dessutom bör elektrifiering av resterande järnvägsnätet ske där det är samhällsekonomiskt motiverat.³⁵¹

³⁴⁸ (Trafikverket, 2018e)

³⁴⁹ (Trafikverket, 2018b)

³⁵⁰ (Trafikverket, 2019j)

³⁵¹ (Trafikverket, 2018a)

Trafikverket har under 2019 också ersatt cirka 120 kilometer kontaktledningar och förstärkt omformarstationer på flera sträckor för att säkerställa tillförlitligheten i elkraftsystemet.³⁵²

J73 Förstärkt och förlängt klimatinvesteringsstöd

NGTS: *Klimatinvesteringsstödet, Klimatklivet, ger förutsättningar för investeringar som långsiktigt minskar utsläppen och insatser i transportsektorn är centrala. Hittills är installation av laddpunkter för elfordon det vanligaste åtgärds-kategorin inom Klimatklivet och utökad produktion av biogas är en av de kategorier som har fått mest stöd. Regeringen har förstärkt och förlängt Klimatklivet. Under 2018 uppgår stödet till cirka 1,7 miljarder kronor. För 2019 och 2020 beräknas stödet uppgå totalt 2 miljarder kronor respektive 3 miljarder kronor, och därefter 2,3 miljarder kronor per år till och med år 2023. Samtidigt har regeringen förstärkt stödet för lokal- och regional kapacitetsutveckling för klimat- och energiomställning. Regeringen bedömer att detta samlat kommer att bidra till en ökad takt i omställningen av transportsektorn i hela landet.*

Uppföljning

Regeringen hade som avsikt att förstärka klimatinvesteringsstödet men satsningen pausades i och med höstbudgeten 2018. I och med januariöverenskommelsen avsattes dock 1,5 miljarder kronor under år 2019 till Klimatklivet.³⁵³ Genom ändringar i Naturvårdsverkets regleringsbrev fick myndigheten åter möjlighet att öppna för ansökningar till Klimatklivet och Ladda hemma-stödet. Klimatklivets förordning har ändrats så att möjligheten att söka stöd till informations-insatser upphör, samtidigt som fler kan få stöd för åtgärder som minskar jordbrukets utsläpp av växthusgaser.³⁵⁴

I höstbudgeten 2019 föreslog regeringen, med stöd av Liberalerna och Centerpartiet, fler åtgärder som ska fortskynda omställningen till fossilfrihet. Regeringen föreslår att anslaget för klimatinvesteringar förstärks med 1,16 miljarder kronor vilket innebär att det kommer att uppgå till nästan 2 miljarder kronor för 2020. För att stötta industrins omställning till fossilfrihet föreslår regeringen en ytterligare förstärkning av Industriklivet jämfört med 2019. Det innebär en fördubbling av anslaget jämfört med 2018, från 300 miljoner kronor 2018 till 600 miljoner kronor 2020.³⁵⁵

Sedan Klimatklivet startade har många aktörer fått möjlighet att investera i åtgärder som främjar hållbara transporter och minskar utsläppen från transportsektorn. 76 åtgärder har beviljats stöd för att på olika sätt främja klimatsmarta persontransporter och effektivisera transporter av varor och gods.³⁵⁶

Insatsområde K: Urbana godstransporter

K74 Stadsmiljöavtal för godstransporter

NGTS: *Regeringen bedömer att förutsättningarna för användning av nya lösningar inom godsområdet behöver förbättras. Regeringen utvecklar därför stadsmiljöavtalen för att omfatta insatser för samordning och effektivisering av godstransporter.*

³⁵² (Regeringen, 2019i)

³⁵³ (Hållbara städer, 2018)

³⁵⁴ (Regeringen, 2019i)

³⁵⁵ (Regeringen, 2019e)

³⁵⁶ (Naturvårdsverket, 2019b)

Uppföljning

Regeringen införde 2015 ett särskilt stöd för att främja hållbara stadsmiljöer, de s.k. stadsmiljöavtalen. Stödet är avsett för kommuner och landsting och uppgår till en miljard kronor per år under perioden 2018-2029, det vill säga sammanlagt 12 miljarder kronor. Stadsmiljöavtalen finansieras genom den ekonomiska ramen för den nationella transportinfrastrukturplanen för 2018-2029. Åtgärderna ska leda till energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser och bidra till att nå miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö. Stödet innebär möjligheter för kommuner och landsting att få upp till 50 procent i statlig medfinansiering till infrastruktur för kollektivtrafik och sedan 2017 även för cykling.

Regeringen beslutade i april 2019 att ändra förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer så att stadsmiljöavtalen breddas till att även omfatta åtgärder för godstransportlösningar. Ändringen trädde i kraft den 22 maj 2019. Kommuner och landsting som har beviljats stöd ska genomföra motprestationer som bidrar till ökad andel hållbara transporter eller ökat bostadsbyggande.³⁵⁷ Genom ändringen breddas stödet för åtgärder som stimulerar utvecklingen av hållbara stadsmiljöer. Utvidgningen gör det möjligt att även använda stadsmiljöavtalen för medfinansiering av anläggningar och nya lösningar för samlastning, samordnade urbana godstransporter och för att skapa förutsättningar för godstransporter med cykel i urban miljö.³⁵⁸

K75 Innovationskluster för transporteffektiva elektrifierade urbana godstransporter

NGTS: Regeringen har beslutat att skapa ett innovationskluster med fokus på 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. Syftet är att bidra till omställningen till fossilfrihet i Sverige, att främja export av hållbara lösningar och att därigenom också bidra till minskade utsläpp i andra länder.

Uppföljning

Regeringen har gett Energimyndigheten i uppdrag att utlysa medel för 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.³⁵⁹ Uppdraget ska redovisas 31 mars 2021. Av Trafikanalys kontakter med Energimyndigheten visar det sig att ingen sökt stöd i utlysningen och att inga pengar därför delats ut i projektet.³⁶⁰

K76 Ökat fokus på godstransporterna i stadsutvecklingen

NGTS: Hållbara godstransporter är en viktig del i en hållbar stad och svenska lösningar för hållbara urbana godstransporter bör visas upp som en viktig del i den smarta staden. Regeringen bedömer att godstransporternas betydelse behöver uppmärksammas i högre

³⁵⁷ (Regeringen, 2020e)

³⁵⁸ (Trafikverket, 2019a)

³⁵⁹ (Regeringen, 2018q), (Regeringen, 2018q).

³⁶⁰ (Handling # 138 i ärende Utr 2018/56)

utsträckning än tidigare i arbetet med hållbar stadsutveckling, exempelvis genom den nationella export- och investeringsplattformen Smart City Sweden, Rådet för hållbara städer och arbetet med att tillvarata digitaliseringens möjligheter för transporter i städer.

Uppföljning

Energimyndigheten har gett Svenska Miljöinstitutet IVL i uppdrag att driva regeringsuppdraget Smart City Sweden. IVL ska gemensamt med regioner och andra aktörer vidareutveckla, koordinera och hålla samman besöksverksamheten inom ramen för en nationell demonstrationsplattform.³⁶¹

Regeringen har uppdragit åt Energimyndigheten att vara huvudprojektledare och förvaltningsorgan i det nordiska ordförandeskapsprojektet Hållbara nordiska städer med fokus på klimatsmart mobilitet. Projektet ska bedrivas i fem delprojekt, varav ett handlar om godstransporter, som Trafikverket ansvarar för.³⁶²

De senaste åren har det skett flera intressanta utvecklingsverksamheter på godstransporter i stadsutvecklingen. DenCity, som är ett Vinnovafinansierat samverkansprojekt, tittar på lösningar och tjänster som ska testas i verkligheten, exempelvis nya sätt att leverera e-handelsvaror till konsument, med fokus på last-mile. Projektet tar även hänsyn till hållbarhet, energieffektivitet, minskad trängsel och buller samt vikten och värdet av en levande stadsmiljö.³⁶³

Lindholmsleveransen och Stadsleveransen i Göteborg är andra exempel, där man utvecklat ett transportsystem med små, eldrivna fordon och samordnad distribution från en gemensam godsmottagning. Detta har medfört att godstrafiken i området har minskat med 90 procent. Till detta tillkommer värden som minskade utsläpp i stadsmiljön tack vare användandet av elfordon och ökad säkerhet.³⁶⁴

4.3 Innovation, kompetens och kunskap

Det tredje fokus- och målområdet i NGTS avser insatser för att öka Sveriges förmåga att ta fram innovativa lösningar och tekniker, samt att utveckla befintliga och nya företag. Insatserna ska bidra till att göra Sverige till en permanent världsutställning för innovation på transportområdet, samt göra det möjligt att gå snabbt från pilotförsök till verklighet.

Insatsområde L: Permanent världsutställning för innovationer på transportområdet

L77 Satsning på forskning och innovation (Fol)

NGTS: I den nationella trafikslagsövergripande planen för perioden 2018–2029 satsas åtta miljarder kronor på forskning och innovation [drygt 650 miljoner per år]. Medlen ska användas till forskning och innovation för alla trafikslag [...] Sverige ska fortsatt ligga i framkant inom forskning och utveckling om uppkopplade automatiserade fordon.

³⁶¹ (Energimyndigheten, 2019j)

³⁶² (Regeringen, 2020e)

³⁶³ (Transport och logistik.se, 2019)

³⁶⁴ (Hållbara städer, 2018)

Uppföljning

Enligt Förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket ska myndigheten svara för Fol som motiveras av myndighetens ansvar och uppgifter, samt på regeringens uppdrag finansiera forskning och innovation. Det är framför allt myndighetens uppgifter som motiverar forskning. Under 2018 finansierades något enstaka Fol-projekt som regeringsuppdrag.

De ekonomiska ramarna för den nationella planen 2018-2019 är 622,5 miljarder kronor, som kan jämföras med 522 miljarder för 2014-2015, en ökning med drygt 19 procent.³⁶⁵ I ramarna ingår Fol-anslag på 8 respektive 6,4 miljarder kronor, en ökning med 25 procent. Anslaget för Fol planeras öka successivt, drygt 12 procent 2018-2019 (Tabell 4.1).

Trafikverket förvaltar dessa Fol-medel. Myndigheten styr och följer upp Fol-satsningar utifrån interna och externa ansvarsområden.³⁶⁶ Trafikverkets forsknings- och innovationsplan 2020-2025 beskriver myndighetens Fol-behov, mål och teman.³⁶⁷ Planen omfattar inga resurs- och tidplaner, det vill säga hur medel fördelas på olika Fol-områden och behov, samt när i tid olika behov och frågor står på tur. Ingen skillnad görs mellan Fol-satsningar som berör person- respektive godstransporter, varken i planer eller redovisningar. Det gör det svårt att bedöma relevansen av Fol-insatser för NGTS och dess genomförande.

Tabell 4.1. Regeringens anslag till forskning och innovation inom utgiftsområdet 22 Kommunikationer som Trafikverket disponerar.

<i>Utgiftsposter</i>	<i>Regleringsbrev</i>				<i>Prop. 2019/20:1</i>	
Miljoner kronor	2016	2017	2018	2019	2020	2022
ap 12.2	350	344	342	349	353	435
ap 4	177	177	179	235	311	325
Summa Fol	527	521	521	584	664	760
Totala medel	44 071	45 848	46 671	49 310		
Andel Fol	1,20%	1,14%	1,12%	1,18%		

Källor: Regeringens regleringsbrev avseende Trafikverket 2016–2019, samt budgetproposition för år 2020. (Regeringen, 2016, 2017d, 2018h, 2019a, 2019j). Av Trafikverkets årsredovisningar och rapporter framgår att myndighetens Fol-medel också omfattar 40-50 miljoner i form av bidrag (Trafikverket, 2019f, 2019v). Förklaringar: "Totala medel" avser summa utbetalade medel till Trafikverket enligt utbetalningsplan i respektive regleringsbrev. Anslagsposter (ap) 12.2 och 4 ingår i anslag 1.1. *Utveckling av statens transportinfrastruktur*, respektive 1.2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur*.

I Trafikverkets årsredovisningar nämns några program och projekt med direkt anknytning till NGTS: fossilfria godstransporter (Triple F) och Hållbar sjöfart, samt Shift2Rail och Elvägar.³⁶⁸ De två sistnämnda finansieras inte främst med egna Fol-medel. Shift2Rail är ett EU-program och Elvägar finansieras med anslaget för trimning och effektivisering. De två förstnämnda

³⁶⁵ (Regeringen, 2014, 2019a; Trafikverket, 2018e)

³⁶⁶ (Trafikverket, 2019f, 2019v)

³⁶⁷ (Trafikverket, 2020g)

³⁶⁸ (Trafikverket, 2019f, 2019v, 2020b, 2020i)

satsningarna motsvarar cirka fem procent av den årliga Fol-budgeten. Utöver det finns flera Fol-projekt som berör NGTS, även om de inte beskrivs i dessa termer.

I april 2019 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att avsätta 100 miljoner kronor av Fol-medlen till sjöfart.³⁶⁹ Det motsvarar drygt 17 procent av Trafikverkets Fol-budget 2019, cirka 50 procent mer än planerat för sjöfart (67 miljoner kronor),³⁷⁰ samt drygt 80 procent mer än året innan, 55 miljoner kronor.³⁷¹ Inga särskilda satsningar görs på andra trafikslag. Luftfart är ett eget Fol-område i Fol-planen, men rymmer inga specifika frågor om godstransporter.

Fol-satsningar på järnväg ingår i flera Fol-områden, men inte heller där går det att identifiera specifika frågor om godstransporter. Däremot görs särskilda Fol-satsningar på godstransporter på järnväg inom EU-programmet Shift2Rail (IP5).

Överlag är det sparsamt med frågor om godstransporter i Trafikverkets Fol-plan, även om det förekommer, exempelvis bättre godstransportanalyser, betydelsen av regelverk, trafikledning och information för urbana godstransporter, och fossilfria transporter. Frågan om överflyttning och horisontell samverkan diskuteras bara i anslutning till Fol om sjöfart. Närmare 24 procent av Trafikverkets upparbetade Fol-medel (95 procent av anslag, se tabell ovan) klassificeras som "trafikslagsövergripande". Fol-medel för "väg" och "järnväg" utgör 28 procent vardera.³⁷²

Sammanfattningsvis, styrningen av Fol-medel inom ramen för NGTS ter sig oklar. Det är inte klart om och hur Fol-insatser i sin helhet är tänkta att stödja genomförandet av NGTS, samt vilka satsningar som ska eller bör diskuteras i det nationella godstransportrådet.

Trafikanalys bedömer vidare att Trafikverkets Fol-planer och redovisningar kan bli tydligare med avseende på program, projekt och resursfördelning på Fol-områden och behov, inte minst fördelningen mellan person- och godstransporter. Denna bedömning avser genomförandet av Fol som en generell satsning i NGTS.

L78 Innovationsupphandling

NGTS: *Trafikverket [...] har i uppdrag att i rollen som beställare, särskilt arbeta för att produktivitet, innovation och effektivitet på marknaderna för investeringar, drift och underhåll ökar, samt att svara för och finansiera forskning och innovation inom transportområdet. Innovationsupphandling är ett viktigt verktyg i arbetet med dessa frågor i genomförandet av den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029.*

Uppföljning

Trafikverket har delgett uppgifter om upphandlingsvolymen 2017 och 2018. Det totala antalet upphandlingar uppgick till 731 respektive 813, varav 179 (24 procent) respektive 132 (16 procent) klassades som innovationsupphandlingar. Det totala värdet uppgick till närmare 29 respektive drygt 26 miljarder kronor, varav drygt 53 respektive 58 procent avsåg innovationsupphandlingar.³⁷³ Antalet innovationsupphandlingar minskade, medan deras totala värde ökade.

³⁶⁹ (Regeringen, 2019q)

³⁷⁰ (Handling # 86 i Utr 2018/56, 2019)

³⁷¹ I Trafikverkets årsredovisning uppges Fol för sjöfart uppgå till 55 miljoner 2018 (Trafikverket, 2019v), medan årsrapporten om Fol uppgår till 60 miljoner (Trafikverket, 2019f).

³⁷² (Trafikverket, 2020b)

³⁷³ (Handling # 92 i Utr 2018/56, 2019)

I årsredovisningen 2018 kommenterar Trafikverket nedgången, att det interna arbetet med att främja och sprida innovationsupphandlingar inte har varit tillräckligt och att myndigheten därför har ökat satsningarna på utbildning och samverkan mellan projektledare och inköpare.³⁷⁴ I en särskild redovisning av arbetet med produktivitet och innovation i anläggningsbranschen förklaras utvecklingen istället med att förutsättningar och riktlinjer för uppföljning har förändrats, att tidigare uppföljning var begränsad.³⁷⁵

Innovationsupphandlingar utgörs till största delen av så kallade utvecklingsfrämjande upphandlingar av tjänster för underhåll av och investeringar i infrastruktur, till skillnad från ett mindre antal upphandlingar av nya lösningar samt förkommersiell upphandling av utvecklings- och forskningstjänster.³⁷⁶

Trafikanalys har efterfrågat utvärderingar av verksamheten i linje med de planer som redovisades i ett regeringsuppdrag 2014.³⁷⁷ Någon sådan har dock inte gjorts. Dagens uppföljning är av främst kvalitativ karaktär.³⁷⁸

L79 Gröna och digitala godsstråk

NGTS: *Sverige ska vara i framkant med att implementera ny teknik som elvägar, möjligheter att använda digitalt sammankopplade fordonståg (kolonnkörning) och skapa tillgång till hållbara drivmedel på prioriterade godsstråk. Sverige verkar även för att regelverket för EU:s transeuropeiska transportnätverk (TEN-T) ska vara mer fokuserat på uppkoppling och klimatsmarta lösningar.*

Uppföljning

Insatsen kan beskrivas som summan av enskilda insatser för effektivare och hållbar teknik för godstransporter: elvägar, nya transportupplägg och fossilfria drivmedel. Eftersom NGTS även omfattar sådana lösningar som enskilda insatser tolkar Trafikanalys den här aktuella insatsen som en fråga om en bredare implementering av gröna och digitala godsstråk.

Trafikanalys har ställt en fråga till Trafikverket om det finns några integrerade planer för gröna och digitala godsstråk. Det finns inte. Många insatser görs, men utan samordnad styrning och uppföljning.³⁷⁹ I december genomförde dessutom Nationella godstransportrådet en workshop om godsstråk och flödeseffektivitet. Ingen dokumentation har ännu publicerats.

Sammantaget bedömer Trafikanalys att det saknas en mer integrerad behovsanalys och åtgärdsplanering för gröna och digitala godsstråk, samtidigt som det är motiverat med tanke på betoningen i NGTS på gröna och digitala lösningar för godstransporter.

Sverige är ledande när det gäller förnyelsebara bränslen i transportsektorn och digitalisering i samhället. Enligt Eurostat låg Sverige i topp med närmare 30 procent förnyelsebara bränslen 2018.³⁸⁰ Genomsnittet i EU-28 var 8 procent. När det gäller digitalisering ligger Sverige på andra plats i Digital Economy and Society Index (DESI), EU:s index för mognad och konkurrenskraft inom digitalisering. Det är dock oklart hur utvecklingen ser ut för just godstransporter på dessa områden. Det finns statistik som visar på sjunkande koldioxid-

³⁷⁴ (Trafikverket, 2019v)

³⁷⁵ (Trafikverket, 2019u)

³⁷⁶ (Trafikverket, 2017b)

³⁷⁷ (Trafikverket, 2014)

³⁷⁸ (Handling # 100 i Utr 2018/56, 2019)

³⁷⁹ (Handling # 165 i Utr 2018/56, 2019)

³⁸⁰ (Eurostat, 2020)

utsläpp även för godstransporter, men den är förenad med osäkerhet.³⁸¹ Sådan statistik svarar inte heller på frågan om Sverige är i framkant med ny grön teknik på prioriterade godsstråk. Det gäller även digitalisering.

I Trafikverkets färdplan för ett uppkopplat och automatiserat vägtransportsystem nämns planer på en pilotstudie om 3-5 år av en automatiserad och elektrifierad godstransport mellan två platser.³⁸² Målet är att utreda den potentiella rollen för automatiserade godstransporter i transportsystemet. Att döma av färdplanen saknas det konkreta målbilder. Detsamma gäller uppkoppling och automatisering i olika planer för fossilfria transporter, exempelvis "Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet (SOFT)".³⁸³ Frågor om digitalisering och automatisering diskuteras sparsamt och figurerar inte alls i efterföljande åtgärdsprogram.

Det finns naturligtvis en rad Fol-projekt inom dessa områden, men ingen samlad målbild eller plan när det gäller grön och digital infrastruktur för godstransporter. Det behövs tydligare utvecklingsmål för att följa upp och utvärdera om Sverige ligger i framkant när det gäller att utveckla och implementera lösningar på området, från teknik till regelutveckling.

L80 Elvägar

NGTS: *Regeringen arbetar [...] för att elvägar ska kunna bli en del av det svenska transportsystemet [...] Nästa steg är att genomföra ett pilotprojekt där elväg testas och utvärderas på en längre sträcka.*

Uppföljning

Elvägar är infrastruktur för dynamisk laddning, det vill säga laddning under färd. Elvägar kan, beroende av teknikval, användas av såväl lastbilar, som bussar och personbilar (jmf. J67). Trafikverket har en central roll för utvecklingsinsatser, vars Fol-program Elvägar fungerar som ett paraply för flera projekt, såväl tillfälliga demoprojekt som permanenta piloter.³⁸⁴

Två demoprojekt pågår längs E16 utanför Sandviken och vid Arlanda flygplats. Ytterligare två demonstrationsprojekt är inledda i Lund och på Gotland. Projektet på Gotland är treårigt.³⁸⁵ Det är världens första trådlösa elväg på allmän väg mellan Visby flygplats och centrala Visby. Två eldrivna fordon, en buss och en tung lastbil, kommer att laddas under färd. Elvägen baseras på induktiv teknik under vägbanan.

Trafikverket förbereder nu byggandet av den första permanenta elvägen, en pilotsträcka som ska vara startklar i slutet av 2021. Vägplaner håller på att utarbetas för två sträckor: E20 sträckan Hallsberg-Örebro, samt Väg 73 sträckan Nynäshamn-Västerhaninge. En av dessa kommer att väljas för genomförande.

Trafikverket har uppgett att finansiering av demoprojekt har varit en osäkerhetsfaktor.³⁸⁶ Det finns krav på privat medfinansiering till 50 procent, samtidigt som demoanläggningar ska monteras ner efter försöksverksamheten. Privata aktörer har haft begränsat intresse för det och efterfrågar mer långsiktiga satsningar.

³⁸¹ (Takman, Trosvik, Vierth, Klintbom, & Huffmeier, 2019)

³⁸² (Trafikverket, 2019g)

³⁸³ (Energimyndigheten, 2017)

³⁸⁴ www.trafikverket.se/resa-och-trafik/forskning-och-innovation/aktuell-forskning/transport-pa-vag/elvagar--ett-komplement-i-morgondagens-transportsystem/

³⁸⁵ <https://www.smartroadgotland.com/>

³⁸⁶ Telefonsamtal med Jan Pettersson, programdirektör på Trafikverket, juni 2019

Hittills har Trafikverket avsatt drygt 300 miljoner kronor för de fyra demoprojekten, samt planerar för en maximal budget på 300 miljoner kronor för pilotsträckan i Örebro eller Nynäshamn.³⁸⁷ Medel tas från både utvecklings- och Fol-anslag.

L81 Fyra nya innovationskluster

NGTS: Regeringen har uppdragit åt Energimyndigheten att inrätta innovationskluster för att stödja omställningen till fossilfrihet: hållbara bränslen för flyget, lösningar för produktion av och drift med etanol, flytande biogas respektive transporteffektiva elektrifierade urbana gods-transporter.

Uppföljning

Dessa kluster utgör enskilda insatser (I62, I64, I65 och K75). Trafikanalys samlade bedömning är att klusterbildningen i sin helhet inte är avslutad (I62, I64 och K75).

L82 Kraftsamling för uthålliga och uppkopplade godstransporter

NGTS: Det övergripande syftet är [...] att göra det svenska transport- och logistiksystemen ledande [...] och att skapa lösningar som kan exporteras på världsmarknaden. Arbetet, som samordnas av CLOSER (plattform för samverkan för ökad transporteffektivitet), påbörjades under 2017 och omfattar åtta olika projekt inom de strategiska områdena digitaliserad och uppkopplad logistik respektive energiförsörjning och logistik.

Uppföljning

CLOSER samlar näringsliv, industri, universitet, institut, städer, regioner och myndigheter för samverkan och projekt som främjar transporteffektivitet. Vinnova, Västra Götalandsregionen och Trafikverket finansierar verksamheten.³⁸⁸ Hittills har över 20 projekt genomförts och över 10 pågår. Projektet "Effektiva, uthålliga och uppkopplade logistiksystem" har berört frågor av hög relevans för NGTS, till exempel intermodal informationsdelning, godshantering och biogas för lastbilar.³⁸⁹ Det finns även ett löpande kunskaps- och erfarenhetsutbyte mellan CLOSER, det nationella godstransportrådet och dess kansli.³⁹⁰ Andra insatser i NGTS (G52) får direkt stöd eller underlag från projekt inom CLOSER. Dessutom arrangeras seminarier och konferenser av relevans. Under hösten 2019 beviljades en långsiktig finansiering av CLOSER på fem år, till skillnad från tidigare tre år.

Utan tvivel är CLOSER en "kraftsamling" som stödjer genomförandet av NGTS. Arbetet är att betrakta som pågående. Trafikanalys kan idag inte bedöma om och hur verksamheten hittills har resulterat i implementering och export av lösningar. Vi återkommer till frågan i kommande delutvärdering.

L83 Skyltfönster inom järnväg och sjöfart

NGTS: Regeringen vill tillsammans med näringslivet verka för att skyltfönster för ny teknik, exempelvis test- och demonstrationer av smart och flexibel omlastning och automatiska

³⁸⁷ (Handling # 83 i Utr 2018/56, 2019)

³⁸⁸ Webbplats: <https://closer.lindholmen.se/>

³⁸⁹ (CLOSER, 2018)

³⁹⁰ Telefonintervju med Lina Moritz, programansvarig CLOSER, 20:e augusti 2019.

transportsystem skapas i anslutning till järnväg och hamnar [...] Regeringen bedömer att arbetet med forskning och innovation på transportområdet som rör järnväg behöver samordnas och stärkas.

Uppföljning

Förutsättningarna att skapa skyltfönster för ny teknik och innovation beror på trafikslag. Under cirka 15 år har Lighthouse i Göteborg fungerat som plattform för samverkan kring kunskaps- och kompetensutveckling på sjöfartsområdet. Någon liknande organisation finns inte på järnvägsområdet. Däremot driver Trafikverket utvecklingsprojekt, inte minst Shift2Rail. Av Trafikverkets Fol-plan framgår också en rad andra satsningar för att stärka förutsättningarna för transporter med såväl sjöfart som tåg.³⁹¹ Sjöfart utgör dock ett eget forskningstema med digitalisering och automation som prioriterat område. Något liknande fokus saknas på järnvägsområdet.

L84 Drönare

NGTS: *Det är viktigt att Sverige har ett regelverk som stödjer den tekniska utvecklingen och de möjligheter som tekniken innebär. I fråga om drönare är det också viktigt att beakta frågor om personlig integritet, säkerhet och användningen av luftrummet [...] Regeringen avser att uppdra åt Transportstyrelsen att analysera utmaningar på kort och lång sikt avseende användning av drönare.*

Uppföljning

Transportstyrelsen har avrapporterat uppdraget i juni 2019.³⁹² Transportstyrelsen har uppgett att uppdraget har genomförts och slutförts utan att relatera det till NGTS.³⁹³ I rapporten skriver myndigheten att "transport och logistik" utgör ett begränsat användningsområde, cirka 5 procent av professionella operatörers drönare.

Potentialen till automatiserade godstransporter nämns, men bedömningen är att det ligger långt i framtiden. Dagens huvudsakliga användning är övervakning, observationer och mätningar. Den senare funktionen kan även vara av relevans för godstransporter, men närmare diskussion om det förs inte.

L85 Nordiskt samarbete för effektivare godstransporter

NGTS: *Regeringen kommer att fortsatt verka för nordiskt samarbete på godstransportområdet, bland annat genom att följa och stödja det EU-stödda nordiska projektet Nordic Way och genom det nordiska ordförandeskapsprojektet om hållbara nordiska städer med fokus på klimatsmart mobilitet, däribland attraktiva och klimatsmarta transporter i städer.*

Uppföljning

NordicWay är ett EU-projekt i flera etapper som inleddes 2016 för att testa och demonstrera driftskompatibilitet för C-ITS-tjänster (kooperativ ITS) för passagerar- och godstrafik i fyra nordiska länder: Danmark, Finland, Norge och Sverige.³⁹⁴ Trafikverket är Sveriges nationella kontaktpunkt.

³⁹¹ (Trafikverket, 2020g)

³⁹² (Transportstyrelsen, 2019f)

³⁹³ (Handling # 111 i Utr 2018/56, 2019)

³⁹⁴ www.nordicway.net/

ITS-tjänsterna har omfattat information och varningar för väder och halka, fara och vägarbete, samt sensordata från fordon. I första fasen testades grundläggande tjänster och system med närmare 2 000 användare. Det utvecklades till NordicWay 2 som fortfarande pågår. I juni 2019 skrevs samarbetsavtal om en tredje fas: NordicWay 3 - Urban Connection.

Energimyndigheten driver tillsammans med Trafikverket projektet Hållbara nordiska städer.³⁹⁵ Syftet är att bidra till en hållbar stadsutveckling genom att stödja omställningen till fossilfria och hållbara person- och godstransporter i nordiska städer och stadsregioner. Projektet ska slutredovisas 2021 (se K76).

Infrastruktur och transporter är inte ett politikområde för Nordiska ministerrådet. Sådana frågor tas istället upp inom ramen för andra områden, inte minst det regionalpolitiska området.

Trafikanalys har sökt information om mer specifika insatser och projekt om godstransporter på Nordiska ministerrådets webbplats.³⁹⁶ Inga sådana har identifierats. Överhuvudtaget är det sparsamt med information om konkret och specifikt samarbete kring godstrafik- och transportfrågor.

Insatsområde M: Kompetens inom godstransporter och logistik

M86 Utbyggt kunskapslyft

NGTS: Kunskapslyftet beräknas under 2018 omfatta cirka 86 000 statligt finansierade utbildningsplatser inom regionalt yrkesinriktad vuxenutbildning (regionalt yrkesvux), yrkeshögskolan, folkhögskolan samt inom universitet och högskolor [...] 100 000 utbildningsplatser 2021. Det innebär att fler har möjlighet att utbilda sig till yrken som järnvägsprojektör, lokförare och trafiklärare.

Uppföljning

Kunskapslyftet är en satsning som involverar kommunala och statliga aktörer, samt olika typer av utbildningar. Trafikanalys har inte inventerat det totala utbudet av utbildningar av relevans på transportområdet. Det är inte uppenbart hur utbudet ska avgränsas. Istället gör vi nedslag i befintlig rapportering från några myndigheter.

Skolverkets statistik visar på ett ökat antal elever på Fordons- och transportprogrammet på gymnasiet under 2018/19 i jämförelse med föregående år.³⁹⁷ Det är den näst största ökningen bland yrkesprogrammen. Ökningen är i samma storleksordning i den regionala yrkesutbildningen för vuxna med inriktning på fordon och transporter. Preliminär statistik om elever på yrkesprogram 2019/20 visar också på fortsatt tillväxt. Utvecklingen ska ses i ljuset av tidigare negativa trend mellan 2013/14 och 2017/18.

Skolverket har följt upp utbildningar som finansierats med statsbidrag för regional yrkesinriktad vuxenutbildning 2018. Antalet elever har ökat mellan 2017 och 2018, främst inom vård och omsorg. Trenden för Fordon och transport var negativ. Däremot har antalet elever ökat kraftigt inom yrkesförarutbildningarna, speciellt avseende godstransporter.

³⁹⁵ www.energimyndigheten.se/klimat--miljo/transporter/transporteffektivt-samhalle/hallbara-nordiska-stader-med-fokus-pa-klimatsmart-mobilitet/

³⁹⁶ www.norden.org/

³⁹⁷ (Skolverket, 2019a)

Myndigheten för yrkeshögskolan ser utmaningar med kompetensförsörjningen på transportområdet samt har påtalat svårigheter att rekrytera elever till transporttekniska utbildningar, även om utvecklingen för förarutbildningar är god. Det finns en stor andel outnyttjade platser på tekniska utbildningar, i storleksordningen 50 procent och mer, inte minst inom järnväg och sjöfart. Även Skolverket påtalar utmaningar med rekryteringar till yrkesutbildningar.

M87 Fler platser inom yrkesförarutbildningen

NGTS: *Från 2018 tillförs inom ramen för kunskapslyftet medel för omkring 1 000 platser till yrkesförarutbildning för att ge kommunerna möjlighet att möta en ökad efterfrågan på utbildningsplatser inom transportnäringen.*

Uppföljning

Enligt Skolverkets uppföljning ökade antalet elever på yrkesförarutbildningarna kraftigt mellan 2017 och 2018, drygt 50 procent, från drygt 1000 till närmare 1600, inte minst när det gäller yrkesförare för godstransporter, 88 procent.³⁹⁸ Närmare uppgifter om examination på dessa utbildningar och arbete efter studier saknas. Skolverket betalade ut närmare 145 miljoner för kommunal yrkesförarutbildning 2018. Kommunerna har redovisat att de har använt ungefär 100 miljoner av dessa, närmare 70 procent.³⁹⁹

M88 Stärkt kvalitet i yrkesutbildningarna för vuxna

NGTS: *En långsiktig satsning görs på stärkt kvalitet i yrkesutbildningen för vuxna och för att bredda utbudet av utbildningar.*

Uppföljning

I regeringens budgetproposition 2018, utgiftsområde 16, anslag 1:13, aviseras en satsning på kvalitet i yrkesutbildning för vuxna.⁴⁰⁰ Utbildningsdepartementet och Skolverket har uppgett att nämnda medel inte hanteras separat från allmänna medel för yrkesutbildningen för vuxna (jmf. föregående insats).⁴⁰¹ Det finns ingen särskild målstyrning och uppföljning av medel för stärkt kvalitet och breddat utbud. Kvalitetsfrågor är samtidigt viktiga på transportområdet.

Yrkeshögskolan konstaterar i sin områdesanalys av transportsektorn rekryteringsproblem och vikten av systematiskt kvalitetsarbete.⁴⁰² Skolinspektionen har i flera granskningar visat på kvalitetsproblem i dagens yrkesutbildning.⁴⁰³ Skolverket har identifierat ett antal områden som bedöms angelägna för yrkesutbildningens attraktionskraft: *lärarförsörjning, samverkan mellan skola och arbetsliv, utbildningens förmåga att möta behoven hos utrikesfödda elever, studie- och yrkesvägledning samt praktisk arbetslivsorientering.*⁴⁰⁴

Med tanke på behovet av kompetensförsörjning på transportområdet bör frågor om kvalitet, utbud och rekrytering till yrkesutbildningar vara centrala, men Trafikanalys har inte identifierat någon samordning, vare sig generellt om yrkesutbildning på transportområdet, eller specifikt

³⁹⁸ (Skolverket, 2019c)

³⁹⁹ (Skolverket, 2019b)

⁴⁰⁰ www.regeringen.se/rattsliga-dokument/proposition/2017/09/prop.-2017181/

⁴⁰¹ (Handling # 104 i Utr 2018/56, 2019)

⁴⁰² (MYh, 2019)

⁴⁰³ www.skolinspektionen.se/sv/Nyheter---samlade/gd-kronikan/yrkesutbildning--ta-del-av-vara-erfarenheter-fran-atta-granskningar/

⁴⁰⁴ (Skolverket, 2018)

inom godstransporter. Det finns enskilda initiativ, exempelvis Transportföretagens satsning "Vi kör!", en kampanj för yrkesprogram på gymnasiet med inriktning på transporter.⁴⁰⁵ Det saknas dock behovsanalyser av och åtgärdsprogram för stärkt kvalitet.

M89 Kompetens för järnvägen

NGTS: *Regeringen avser att analysera hur tillgången på kompetens på järnvägsområdet kan förbättras inom ramen för utbildnings- och arbetsmarknadspolitiken och hur ökad rörlighet mellan olika yrkeskategorier som kan arbeta inom järnvägen kan främjas. Regeringen ser positivt på järnvägsbranschens initiativ för att öka och stärka samverkan inom näringslivet och med universitet och högskolor.*

Uppföljning

Enligt Regeringskansliet har insatsen beretts på infrastrukturdepartementet och resulterat i ett uppdrag till Trafikverket.⁴⁰⁶ I regleringsbrevet för 2020 ges myndigheten i uppdrag att *redogöra för vilka åtgärder som myndigheten avser att vidta för att avhjälpa brister i den långsiktiga kompetensförsörjningen inom järnvägssektorn*. Brevet beviljar också medel för utbildningsändamål och branschsamverkan i frågor om långsiktig kompetensförsörjning på järnvägsområdet. Trafikverket har uppgett att arbetet med det nya regeringsuppdraget pågår. Frågor kvarstår om ansvar, omfång och långsiktighet i uppdraget, något som ska klargöras under våren 2020.

Uppdraget till Trafikverket är mer avgränsat än insatsen som den beskrivs i strategin, det vill säga *att analysera hur tillgången på kompetens på järnvägsområdet kan förbättras inom ramen för utbildnings- och arbetsmarknadspolitiken och hur ökad rörlighet mellan olika yrkeskategorier som kan arbeta inom järnvägen kan främjas*. Denna beskrivning berör utbildningssektorn i bredare bemärkelse, i likhet med andra insatser på utbildningsområdet (M86, M87 och M88). Ingen analys har publicerats, inte heller delgetts till Trafikverket inom ramen för uppdraget.

Utanför uppdraget bedriver Trafikverket sedan tidigare ett arbete med den interna kompetensförsörjningen, exempelvis nya riktlinjer för kompetensanalys och kompetensplanering.⁴⁰⁷ Sådana analyser och planer är ett stöd för Trafikverkets verksamhetsplanering. Dessutom har Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) anlitats för att utveckla en prognosmodell för kompetensbehov som underlag även för externa utbildningsanordnare

Trafikverket har vidare publicerat en rapport om kompetensförsörjningen i transportsektorn.⁴⁰⁸ Den lyfter fram kompetensbrist och svag elevrekrytering på grund av låg attraktivitet, generellt på transportområdet, men i synnerhet på järnvägsområdet. I rapporten nämns det pågående arbetet med en prognosmodell för framtidens kompetensbehov på järnvägsområdet. Ansvaret för att utveckla och driva utbildningar tillskrivs utbildningssektorn.

Rapporten aktualiserar frågan om vem som i praktiken leder och samordnar utvecklings- och kvalitetsfrågor så att framtidens utbildningar möter efterfrågan hos både arbetsgivare och elever. Med andra ord, vem förväntas främja *ökad rörlighet mellan olika yrkeskategorier som kan arbeta inom järnvägen*? Det är en långsiktig utbildningsfråga som berör flera sektorer och som inte låter sig reduceras till Trafikverkets ansvarsområde.

⁴⁰⁵ <https://vikor.nu/>

⁴⁰⁶ Information i samband med ett möte mellan Trafikanalys och infrastrukturdepartementet 2020-02-04.

⁴⁰⁷ (Handling # 152 i Utr 2018/56, 2020)

⁴⁰⁸ (Trafikverket, 2020d)

I Förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket står att myndigheten får "tillhandahålla utbildningsverksamhet". I egenskap av infrastrukturförvaltare av det statliga järnvägsnätet har myndigheten en unik insyn i dagens och framtidens kompetensbehov på området, men utbildningsansvaret är inte lika klart.

Problemet med bristande attraktionskraft till sektorn och utbildningar nämns i flera rapporter. Det handlar inte bara om Trafikverket som arbetsgivare och intern utbildningssamordnare, utan även om hur utbildningssystemet i sin helhet hanterar kompetensförsörjningen i enlighet med långsiktiga mål.

M90 Effektivare lotsutbildning för att utbilda fler lotsar

NGTS: Regeringen avser att se över lotsutbildningen med fokus att minska utbildningskostnaderna och snabbare få ut nya lotsar i arbete.

Uppföljning

Sjöfartsverket uppger att de har förändrat lotsutbildningen. Den är i högre grad än tidigare anpassad efter individens förkunskaper, med ett ökat inslag av simulatorträning. Målsättningen är att minska utbildningstiden med en månad, jämfört med år 2017. Samtidigt är rekryteringsläget ansträngt, vilket har tvingat fram rekrytering av personer med lite mindre erfarenhet. Det innebär längre utbildningstid, varför det hittills inte går att se några tydliga resultat av förändringsarbetet hittills. Ifråga om utbildningstid pågår också diskussioner mellan Regeringskansliet, Chalmers, Linné Universitet och Sjöfartsverket alternativ väg till att bli lots efter fullbordade sjöbefälsstudier för att skapa en bredare rekryteringsgrund som alternativ till traditionell sjöpraktik.⁴⁰⁹

Insatsområde N: Ökad kunskap om godstransporter och varuflöden

N91 Kunskap om urbana godstransporter

NGTS: Regeringen bedömer att kunskapen om urbana godstransporter behöver öka och att ett långsiktigt arbete med att inkludera nya datakällor och utveckla statistiken på detta område behövs. Parallellt med ett arbete för att framställa regelbunden officiell statistik bör ett kunskapsunderlag om urbana transporter byggas upp.

Uppföljning

I februari 2018 slutredovisade Trafikanalys ett regeringsuppdrag om behov av statistik om lätta lastbilar och distributionsfordon i urbana miljöer, samt inventering av möjliga källor till statistikunderlag på området. I slutrapporten redovisades ett antal förslag till upplägg för statistikproduktion, på kort och lång sikt, samt förslag till ett ökat kunskapsunderlag.

Efter slutredovisningen har Trafikanalys sökt och erhållit medel hos Eurostat för en fullskalig undersökning om lätta lastbils godstransporter, där även det urbana perspektivet ingår. Denna undersökning kommer att genomföras under 2021. Utöver detta har Trafikanalys under 2019 publicerat ett kunskapsunderlag där lastbilstransporter i urbana miljöer belyses utifrån befintlig statistik.⁴¹⁰

⁴⁰⁹ Information i samband med ett möte mellan Trafikanalys och Infrastrukturdepartementet 20-02-04.

⁴¹⁰ (Trafikanalys, 2019i)

IVL Svenska Miljöinstitutet har på uppdrag av utredningen Samordning för bostadsbyggande (N2017:08) publicerat en lägesbeskrivning av logistik i städer med förslag till reglering av urbana godstransporter för god stadsutveckling och kommunal transportplanering.

SKR driver ett projekt om samordnade varudistributioner, en ny affärsmodell inom kommunal förvaltning i 39 kommuner.⁴¹¹ Syftet är att minska miljöbelastningen, att förbättra arbetsmiljön och inköpsprocessen, samt att ge bättre förutsättningar för lokala producenter att delta i kommunala upphandlingar. Projektets syfte är att definiera relevanta geografiska nyckeltal för jämförelser mellan affärsmodeller och därigenom säkerställa samhällsekonomiska vinster för miljö (CO2) och näringslivsutveckling. Projektet avslutades under hösten 2019.

N92 Förbättrade kunskapsunderlag om järnvägstransporter

NGTS: *En samordnad styrmodell bör [...] utvecklas för [...] försörjning och förvaltning av data om järnvägstransporter. Regeringen ser även behov av metodutveckling för dataförsörjning och analys [...] Utvecklingen av statistik avseende [...] ökad geografisk indelning, terminalstruktur och noder samt intermodala godsflöden och skillnader i definitionen av lasttyp bör prioriteras de kommande åren.*

Uppföljning

I maj 2018 redovisade Trafikanalys ett regeringsuppdrag att föreslå åtgärder för att utveckla dagens statistik och kunskapsunderlag om järnvägstransporter, en mer detaljerad geografisk bild av gods- och passagerarflöden. Förslagen var inriktade på bättre systematisk dataförsörjning och förvaltning hos myndigheter snarare än officiell statistik. Sedan dess har Trafikanalys tagit initiativ till en översyn av Trafikverkets tågtrafikdata för att utvärdera möjligheter att vidareutveckla statistiken.

Grundproblemet sedan kartläggningen kvarstår 2018. Det finns idag inga register eller databaser som tillåter detaljerade geografiska lägesbeskrivningar av järnvägstransporter. För ändamålet krävs andra former av data- och kunskapsförsörjning än officiell statistik, att myndigheternas insamling av verksamhetsuppgifter samordnas. Antalet järnvägsaktörer är så pass få att det resulterar i sekretessfrågor och hinder för officiell statistik.

N93 Prognoser för vägfordonsflottan

NGTS: *Regeringen anser att prognoser för vägfordonsflottans utveckling, inklusive lätta och tunga lastbilar, bör tas fram kontinuerligt för såväl kort tid som lång sikt. Vidare ser regeringen behov av att utveckla lastbilsstatistiken så att den inkluderar samtliga transporter [...]*

Uppföljning

Trafikanalys gör för närvarande årliga korttidsprognoser och vart annat år även en långtidsbedömning över den svenska fordonsflottans utveckling avseende bland annat drivmedel, vikt och koldioxidutsläpp för både lätta och tunga vägfordon. Dagens lastbilsstatistik innehåller endast uppgifter från tunga lastbilar. Godstransporter med övriga vägfordon saknas. Förslag till statistikutveckling på området togs fram inom ramen för regeringsuppdraget om lätta lastbilar (se insats N91).

⁴¹¹ (Handling # 167 i ärende Utr 2018/56, 2020)

N94 Utvecklade modeller

NGTS: Regeringen bedömer att befintliga prognosmodeller och samhällsekonomiska modeller behöver utvecklas utifrån ett godstransportperspektiv [...] Urbana transporter bör även inkluderas i de samhällsekonomiska analyserna.

Uppföljning

Trafikverket har huvudansvaret i dessa frågor. Trafikanalys följer årligen upp myndighetens arbete med modeller för samhällsekonomisk analys. I den senaste rapport för 2018 nämns bristande modellstöd för godstransporter.⁴¹²

Trafikverkets utvecklingsarbete redovisas i publikationen "Utvecklingsplan för transport-ekonomi och kapacitetsanalys", som inkluderar metoder, modeller och verktyg för analys av samhällsekonomi, järnvägskapacitet, med mera.⁴¹³ I den motiveras en utvecklingsinsats med hänvisning till NGTS: "En flexibel framtida Samgodsmoell". Det handlar om en förstudie av möjligheterna att anpassa Samgodsmoellen för utredningar av mer komplexa policyåtgärder. Enligt planen är budgeten för insatsen 600 000 kronor, motsvarande drygt 8 procent av utvecklingsbudgeten för insatser på kort sikt, det vill säga insatser som ska vara avslutade innan år 2021.

N95 Utvecklad kunskap om trafikens samhällsekonomiska kostnader

NGTS: Regeringen har uppdragit åt Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) att fortsätta utveckla forskningen om trafikens samhällsekonomiska kostnader.

Uppföljning

VTI har sedan 2013 haft flera uppdrag från regeringen att ta fram underlag om trafikens samhällsekonomiska kostnader (Samkost). Det senaste uppdraget, Samkost 3, redovisades 1 november 2018, med fokus på sjö- och luftfart. Inga fler uppdrag är därefter planerade.

4.4 Regeringens initiativ

I mars 2020 fanns 20 särskilda initiativ listade på Regeringens webbplats⁴¹⁴ om den nationella godstransportstrategin. Av de 20 initiativen är 16 regeringsuppdrag. Övriga fyra initiativ är:

- En lagrådsremiss om elektroniska fraktsedlar vid vägtransport. Riksdagen godkände regeringens förslag i oktober 2019.⁴¹⁵
- Ett kommittédirektiv om effektivare kontroller av yrkestrafik på väg.
- Ett tilläggsdirektiv om att se över delar av plan- och bygglagen (PBL) för att stärka förutsättningarna för transporteffektivitet.

⁴¹² (Trafikanalys, 2019h)

⁴¹³ (Trafikverket, 2019y)

⁴¹⁴ (Regeringen, 2020c)

⁴¹⁵ (Riksdagen, 2020)

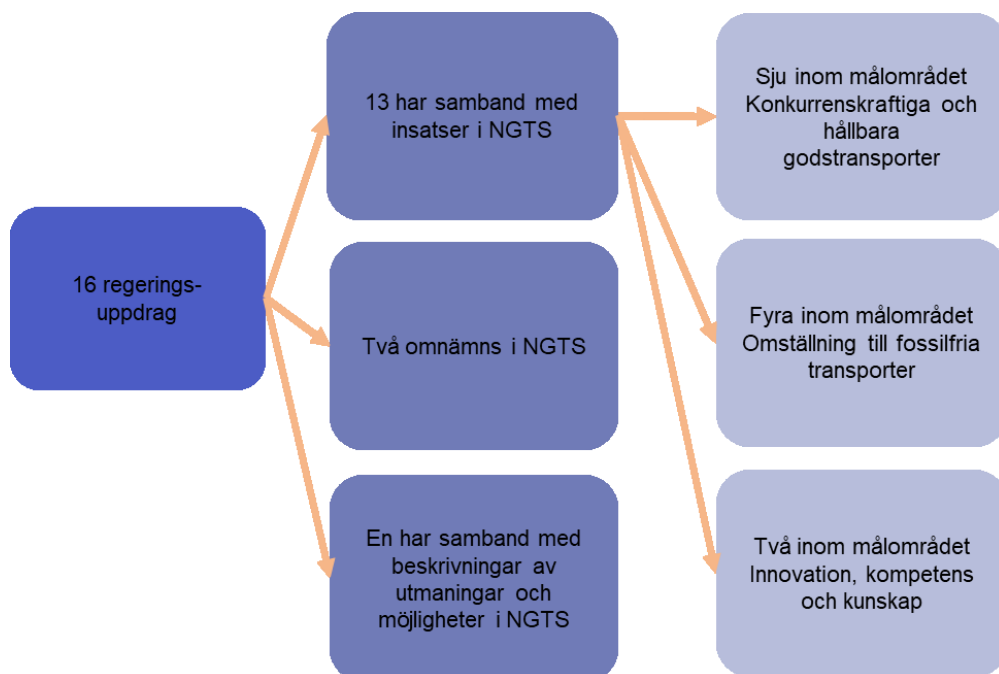
- Ett pressmeddelande om utvidgning av Stadsmiljöavtalen att även gälla stöd till godstransportlösningar, se insats K74.

Av de 16 regeringsuppdragen har nio gått till Trafikverket, fyra till Trafikanalys (varav ett är detta uppdrag om uppföljning och utvärdering av NGTS), två till Transportstyrelsen och ett till Boverket. I 13 av regeringsuppdragen finns det en hänvisning till NGTS. De tre regeringsuppdrag som inte har hänvisning till NGTS kom under sommaren 2018. Majoriteten av regeringsuppdragen (13 uppdrag) kom i samband med att NGTS lanserades sommaren 2018. Resterande tre regeringsuppdrag har kommit under år 2019.

Det finns kopplingar mellan regeringsuppdragen och NGTS. Tretton av regeringsuppdragen har mer eller mindre tydliga samband med en insats i strategin. Majoriteten av dessa återfinns inom målområdet Konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter, fyra inom målområdet Omställning till fossilfria transporter och två till Innovation, kunskap och kompetens,

se Figur 4.2. Två av regeringsuppdragen, Trafikverkets uppdrag att inrätta ett kansli för att stötta det nationella godstransportrådet och Trafikanalys uppdrag med uppföljning och utvärdering (som denna rapport är en del av) nämns i strategin men kopplar inte till någon särskild insats.

För ett regeringsuppdrag, om att analysera de transporter som genereras av e-handeln, har vi inte funnit en tydlig koppling till någon särskild insats i strategin, även om e-handel nämns i NGTS beskrivning av nuläget och framtida utmaningar. Regeringsuppdragen beskrivs närmare under respektive insats. Regeringsuppdraget om e-handel är avrapporterat.⁴¹⁶ En lista över regeringsuppdragen och om och vilken insats de kopplar till finns i Bilaga 2.



Figur 4.2. Regeringsuppdrag kopplade till den nationella godstransportstrategin.

⁴¹⁶ (Trafikanalys, 2020)

Vissa av regeringsuppdragen sträcker sig över flera år. Flera av dem innehåller krav på årlig redovisning, och/eller delredovisningar. I Tabell 4.2 redovisas antal regeringsuppdrag som har slutredovisning respektive år.

Tabell 4.2. Redovisning av regeringsuppdrag per år.

År	2019	2020	2021	2022	2024	2029
Slutredovisning	5	4	1	3	1	2
Delredovisning	5	1				
Årlig redovisning	6	6	6	5	3	2

Trafikanalys har undersökt vilken typ av arbetsinsats som regeringsuppdragen innebär. Ett regeringsuppdrag kan innehålla flera arbetsinsatser exempelvis både att utreda och främja.

- Tio regeringsuppdrag innebär någon form av utredning eller analys.
- Fem regeringsuppdrag innehåller krav på att ta fram förslag till nya regler, styrmedel eller åtgärder.
- Fyra regeringsuppdrag innehåller främjandearbete.
- Två regeringsuppdrag innehåller skrivningar om att planera åtgärder.
- Ett regeringsuppdrag handlar om att dela ut forskningsmedel.
- Ett regeringsuppdrag innebär att inrätta ett kansli.
- Ett regeringsuppdrag innebär uppföljning och utvärdering.

Nya uppdrag 2020

I januari 2020 aviserade Regeringen att den fattat beslut om fem nya uppdrag till Trafikverket som är kopplade till genomförandet av den nationella godstransportstrategin.⁴¹⁷ Trafikverket har fått dessa uppdrag genom sitt regleringsbrev.⁴¹⁸ Även regleringsbrevsuppdragen har samband med specifika insatser i NGTS.

- Överflyttning. Trafikverket ska återsammantera hur arbetet med att genomföra de åtgärder som de redovisade i rapporten Bättre förutsättningar för sjöfart och järnväg fortskrider. Återsammanteringen görs i samband med årsredovisningen för 2020 (se insats F47).
- Längre och tyngre tåg. Trafikverket ska redovisa hur arbetet med längre och tyngre tåg fortskrider. Uppdraget ska redovisas den 1 september 2020 (se insats G51).
- Marknadsanpassad planering av kapacitet. Trafikverket ska redogöra för hur utveckling och implementering av projektet Marknadsanpassad planering av kapacitet (MPK) och andra till detta kopplade utvecklingsprojekt fortlöper. Uppdraget ska redovisas den 29 maj 2020 och den 30 oktober 2020 (se insats G53).

⁴¹⁷ (Regeringen, 2020b)

⁴¹⁸ (Regeringen, 2020d)

- Kompetensförsörjning. Trafikverket ska redogöra för vilka åtgärder som myndigheten avser att vidta för att avhjälpa brister i den långsiktiga kompetensförsörjningen inom järnvägssektorn. Uppdraget ska redovisas 2 mars 2021 (se insats *M89*).
- Implementering av bärighetsklass 4. Trafikverket ska upprätta en genomförandeplan avseende hur delar av det statliga vägnätet avses att upplåtas för bärighetsklass 4 (BK4). Trafikverket ska även redogöra för hur myndigheten bidrar med generell information till kommuner och andra väghållare i frågor rörande upplåtande av vägnät för BK4. Uppdraget ska redovisas den 23 april 2020 (se insats *A4* och *G51*).

5 NGTS som plattform för samverkan

Strategin är den första i sitt slag och är avsedd att vara en plattform för fortsatt samverkan inom godstransportområdet.⁴¹⁹

Syftet med den nationella godstransportstrategin (NGTS) uppges vara "en plattform för fortsatt samverkan inom godstransportområdet". Ett framgångsrikt genomförande framhålls också vara avhängigt fortsatt "ansvarstagande hos alla berörda aktörer" och "dialog, kunskapsutbyte och samverkan".⁴²⁰ Skrivningarna speglar strategin som ett "informellt styrdokument", det vill säga ett styrdokument som bygger på gemensamma ambitioner och egenansvar för samverkan och samordning, snarare än formella regler och lagar.⁴²¹

I det här kapitlet belyser vi genomförandet av NGTS som informellt styrdokument. Vi inleder med en mediaanalys av den allmänna offentliga bilden av strategin. Den visar om och hur omvärlden uppfattar arbetet med att genomföra strategin. Den kan potentiellt även visa på olika prioriteringar och målkonflikter.

Efter mediaanalysen diskuteras NGTS specifikt som "plattform för samverkan". Diskussionen bygger i huvudsak på intervjuer med ledamöter i Nationella godstransportrådet (NGTR) och företrädare för organisationer med anknytning till NGTS. Kapitlet avslutas med en diskussion och analys av förväntningar och erfarenheter av samverkan och samordning.

5.1 Lägre medialt intresse senaste året

Trafikanalys har följt upp hur NGTS tagits emot i medier genom att använda sökmotorerna *Retriever* och *Google nyheter*. Till Trafikanalys första uppföljningsrapport⁴²² gjordes en medieanalys i februari 2019. I den konstaterades att NGTS hade fått stort genomslag i medierna och att den överlag mottogs positivt. Till årets uppföljning har medieanalysen förnyats. Den första analysen omfattade cirka 8 månader, från och med lansering av strategin, till och med dagen då sökningarna gjordes. Den andra analysen⁴²³ omfattar cirka ett år.

Det kan konstateras att det mediala intresset för NGTS har varit betydligt lägre det senaste året. NGTS lanserades i juni 2018 och flest artiklar om strategin publicerades under sommaren och hösten 2018, se

Figur 5.1. Lanseringen av strategin uppmärksammades i media, inte bara från regeringen utan även i form av många pressmeddelanden från facktidsskrifter. Detta gav i sin tur upphov till många artiklar från ett flertal mediebolag.

⁴¹⁹ (Regeringskansliet, 2018b), sid. 6.

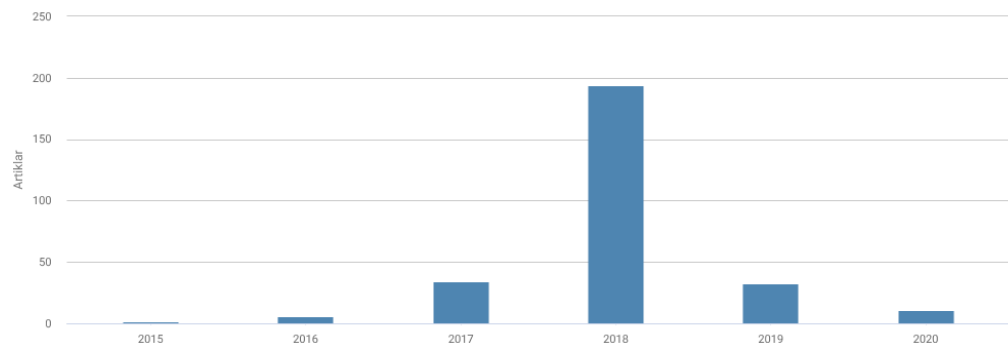
⁴²⁰ Ibid.

⁴²¹ (Statskontoret, 2018)

⁴²² (Trafikanalys, 2019f)

⁴²³ Bestående av två sökningar i oktober 2019 respektive februari 2020.

Redan under våren 2019 sjönk antalet träffar på sökmotorerna. Att NGTS därefter blev relativt osynlig kan återspegla att en nationell strategi inte väcker lika stort intresse efter lanseringen. Det kan också betyda att resultatet av arbetet hittills är begränsat eller att resultaten inte väcker intresse från media.



Figur 5.1. Antal sökträffar på NGTS mellan 2015 och 2020 i Retrievers sökmotor.

Mellan februari 2019 och februari 2020 gav sökordet "Nationella godstransportstrategin" ett tjugotal träffar. Fem av dessa beskrev regeringens tilldelning av ekonomiska medel till sjöfartforskning, vilket är ett led i genomförandet av NGTS. Flera träffar beskrev en handlingsplan om att flytta över gods till sjöfart från den nationella samordnaren för sjöfartsfrågor, Pia Berglund (insats F42). Tre träffar berör ett möte på Infrastrukturdepartementet i juni 2019, där olika myndigheter återkopplade till regeringen om sitt arbete med insatser inom NGTS. En träff handlade om att riksdagen röstade nej till motioner om yrkestrafik och taxi med hänvisning till insatser inom NGTS. Ytterligare en träff var ett pressmeddelande från Trafikanalys som publicerade den första uppföljningen av NGTS och en plan för genomförandet av Trafikanalys uppdrag. Då återfanns även en artikel som skildrar regeringens uppdrag till Trafikverket att undersöka om det går att låta längre lastbilar trafikera det svenska vägnätet. Även detta uppdrag är kopplat till NGTS.

En sökning på ordet "nationella godstransportrådet" gav 13 träffar. Flera träffar beskrev nationella godstransportrådets möte på Lindholmen Science Park i Göteborg i augusti 2019, där rådet samlats för att diskutera forskning och innovation inom godstransporter och intermodala segment. Övriga träffar handlade bland annat om eventet Railport Hallsberg – Göteborg, om samarbetet mellan logistikpunkterna Hallsberg och Göteborg. En företrädare talade där om det nationella godstransportrådet. Några träffar innehöll ordet nationella godstransportrådet men handlade om andra saker, exempelvis att medlemmar ur rådet deltog på mässor eller om utdelning av priser.

Samtliga 14 insatsområden i den nationella godstransportstrategin användes också som sökord i *Retriever* och *Google nyheter*. Bland dem omnämndes bland annat *Ekonomiska styrmedel för hållbara godstransporter* i en artikel i Dagens Nyheter, där infrastrukturminister Thomas Eneroth berättade om NGTS och att satsningen på hållbara godstransporter var viktig för att nå klimatmålen. I en träff rörande insatsområdet *Elektrifiering av godstransport* skrev nättidskriften Transport och logistik.se om projektet DenCity, som tittar på lösningar och tjänster som ska leverera e-handelsvaror till konsumenter. Projektet tar även hänsyn till hållbarhet, energieffektivitet, minskad trängsel och buller samt vikten och värdet av en levande stadsmiljö. DenCity omnämns också i NGTS.

En sökning om insatsområdet *Nationell satsning på elektrifiering av godstransporter* gav flera träffar, bland annat flera debattartiklar, men ingen som knöt an till NGTS. Insatsområdet *Urbana godstransporter* gav 9 sökträffar som beskrev digitaliseringens möjligheter med geofencing, långa lastbilar i urbana miljöer, automatiserat vägtransportsystem och stadsmiljöavtal som utökas till godstransporter, men ingen av träffarna omnämnde strategin. En sökning om insatsområdet *Ökade kunskap om godstransporter och varuflöden* gav några få träffar, som samtliga handlade om Svenska Retursystems samarbete med Einride i syfte att undersöka om man kan effektivisera och få ett mer hållbart transportsystem genom att digitalisera och automatisera varuflödena. NGTS omnämndes dock inte i träffarna.

I en sökning på Twitter gav #godstransportstrategin ett femtiotal träffar. Den första träffen är daterad mars 2018 och den senaste den femte februari 2020. De flesta tweetar rör lanseringen av strategin, årsdagen av lanseringen samt föredragningar om strategin på Transportforum 2019 och 2020, men även nyheter kring insatser som återfinns i strategin. De flesta tweetar har skrivits av infrastrukturdepartementet, tjänstemän på Regeringskansliet, myndigheter som arbetar med strategin och branschorganisationer, men även av godstransportrådets medlemmar.

En sökning på #godstransportrådet gav cirka trettio träffar. Den första är daterad den 24 augusti 2018 och den senaste den 26 februari 2020. De flesta tweetar rör nyheten om att rådet bildats, vilka som ingår i rådet och att nya rådsmedlemmar tillträtt. Tweetarna är författade av bland andra infrastrukturministern, Regeringskansliet, myndigheter, branschorganisationer och rådsmedlemmarna själva. Några tweetar beskriver att strategin föredras på olika möten, men även vad som ska avhandlas på kommande rådsmöten.

5.2 Nationella godstransportrådet

Som en plattform för det fortsatta arbetet utifrån godstransportstrategin avser regeringen att inrätta ett nationellt godstransportråd.⁴²⁴

Nationella godstransportrådet (NGTR) inrättades i augusti 2018. Information om rådet finns på regeringens webbplats.⁴²⁵ Infrastrukturministern är ordförande för rådet och har deltagit i dess möten. Förutom ministern har rådet ytterligare 18 ledamöter. Rådet är ett fyraårigt uppdrag och består av ett kansli på Trafikverket.⁴²⁶ Det finns inga tydligt specificerade riktlinjer för rådets arbete. På regeringens och Trafikverkets hemsidor beskrivs rådet som ett "viktigt verktyg för genomförandet", samt att det ska "utveckla transportsektorn utifrån den nationella godstransportstrategin".⁴²⁷ I NGTS beskrivs rådet som ett forum för utbyte av erfarenheter och synpunkter. I uppdraget till Trafikverket om att inrätta ett kansli till stöd för rådet sägs rådet ha till uppgift att bidra till att de transportpolitiska målen och målen i strategin nås, att rådets verksamhet ska främja en överflyttning från väg till järnväg och sjöfart, samt vara ett rådgivande organ.

⁴²⁴ (Regeringskansliet, 2018b), sid. 26.

⁴²⁵ www.regeringen.se/regeringens-politik/nationell-godstransportstrategi/nationella-godstransportradet/,

⁴²⁶ (Regeringen, 2018p)

⁴²⁷ www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/planera-person--och-godstransporter/Planera-godstransporter/nationella-godstransportradet/

Nationella godstransportrådet ska bidra till arbetet för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter och till genomförandet av godstransportstrategin. Verksamheten inom det nationella godstransportrådet ska bidra till att de transportpolitiska målen nås, stärka näringslivets konkurrenskraft och främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart.

Rådet ska även vara ett rådgivande organ för löpande utbyte av erfarenheter och synpunkter mellan regeringen och företrädare för näringsliv, intresseorganisationer, forskningsinstitut, universitet och högskolor, statliga myndigheter, kommuner och landsting med flera.⁴²⁸

I Trafikanalys uppföljning 2019 konstaterades en viss osäkerhet kring rådets och ledamöternas roller, liksom vad rådet ska leverera.⁴²⁹ Ingen ny information har därefter tillkommit som klargör dessa frågor. Det har exempelvis inte delgivits någon offentlig dokumentation om rådets arbete under 2018-2019. Rådet har ingen egen webbplats. Varken regeringens eller Trafikverkets webbplatser innehåller några riktlinjer, aktivitets- eller tidplaner, mötesagendor eller arbetsrapporter från rådet.

Det har generellt varit oklart vem som ansvarar för information och rapportering från rådet, Regeringskansliet eller kansliet på Trafikverket. Efter förfrågningar har Trafikanalys tagit del av dagordningar för rådsmöten, samt även vissa mötesprotokoll under 2019. Av de dagordningar och minnesanteckningar som Trafikanalys har tagit del av framgår att rådsmötena ofta har innehållit dragningar av regeringsuppdrag kopplade till NGTS, men även frågor om kompetens, innovation och (transport)stråk. Inga tydliga besked har lämnats om vilken typ av dokumentation av rådets arbete som är tillgänglig för Trafikanalys uppföljning och utvärdering.

Regeringens officiella redovisning omfattar hittills rapporter från enskilda regeringsuppdrag och information från regeringen om nya uppdrag. Dessutom organiserade Regeringskansliet i september 2019 ett första årsmöte för berörda aktörer. Företrädare för myndigheter och organisationer presenterade resultat och situation i projekt och uppdrag. Rådsledamöter deltog.

Intervjuer med rådsledamöter

I syfte att förstå rådets roll i genomförandet av NGTS genomförde Trafikanalys intervjuer med rådsledamöter under hösten 2019. Samtliga ledamöter tillfrågades i augusti 2019 om att delta i en intervju på cirka 45 minuter någon gång under september-november i syfte att klargöra hur ledamöterna ser på strategins genomförande, rådets roll, samt hur de upplever att samverkan och samordning fungerar och bör fungera för att nå målen i NGTS. Givet dessa förutsättningar kom 12 ledamöter⁴³⁰ att intervjuas.

Intervjuerna var halvstrukturerade och omfattade 21 frågor om förväntningar och erfarenheter av rådsarbetet, synen på ansvaret, rådets agenda, arbetsformer, strategins förankring och resultat hittills och framöver. Frågorna avgränsades till rådets första verksamhetsår. I följande

⁴²⁸ (Regeringen, 2018p)

⁴²⁹ (Trafikanalys, 2019f)

⁴³⁰ Därutöver framförde två ledamöter önskemål om att delegera intervjun till medarbetare. Trafikanalys framhöll att syftet var att få fram en lägesbild av ledamöternas personliga förväntningar på och erfarenheter av rådets arbete. En delegerad intervju till en medarbetare bedömdes då inte ändamålsenlig och genomfördes därför inte.

sammanfattning av svaren försöker vi urskilja i vilka avseenden som rådet präglas av samsyn respektive perspektivskillnader i dessa frågor.

Från föredrag till workshops

Intervjuerna inleddes med en fråga om varför ledamöterna hade tackat ja till inbjudan att delta. Därefter ställdes frågor om ledamöternas syn på rådets roll och ansvar, vad uppgiften bör vara respektive vad den innebär i praktiken.

Motiven till att delta i rådet varierar från att företräda en bransch till att vara en person med professionell kunskap och erfarenhet av relevans för NGTS. I några fall framhålls både och. Oavsett personliga motiv har ledamöterna en samsyn på rådets tänkta roll, att det *bör* vara rådgivande till regeringen om strategins genomförande, samt ett forum för idé- och erfarenhetsutbyte och problemlösning när det gäller genomförandet.

I praktiken uppfattas rådets första år som ett allmänt informations- och diskussionsforum med föredrag om olika frågor och insatser. Från och med hösten 2019 är det tänkt att rådsmöten i högre grad ska ta form av arbetsmöten. Flera ledamöter uttrycker en förhoppning om att rådet blir en "verkstad" och i högre grad arbetar med mer konkreta frågor. Diskussioner har förts och planen är att rådsmötena i högre grad ska vara arbetsmöten (workshops). Den sammantagna bilden av dessa och liknande kommentarer var att flertalet ledamöter hoppas att rådets arbete ska bidra till att insatser och åtgärder konkretiseras, verkställs och resulterar i reell förändring i enlighet med målen i strategin.

Vissa ledamöter ser sig som delaktiga och drivande i utvecklingen av strategin. Det gäller inte minst dem som företräder transportsektorn och branschintressen. De betonar den rådgivande funktionen. Företrädare för organisationer utanför transportsektorn eller enskilda företag har inte en lika tydlig bild av vare sig strategin eller en rådgivande roll. Det speglar att ledamöter har olika erfarenheter av att driva transportpolitiska frågor, samt att strukturer och processer för att hantera frågor i rådet inte är tydliga och konkreta för alla deltagare.

Ledamöterna har sett det som mer eller mindre självklart att tacka "ja" till en inbjudan om att delta. Det förekom frågetecken kring det egna deltagandet i rådet, rådssammansättning och mötesdeltagande. Ett par ledamöter var eller hade varit osäkra på om de var rätt person. Ett par andra ledamöter såg inte sammansättningen av rådet som optimal för arbetet med att genomföra strategin. Den här typen av frågor kan komma att aktualiseras i högre grad när rådet tar formen av arbetsmöten.

Olika syn på prioriteringar

Under det första året präglades rådets agenda av föredrag och genomgång av strategins olika områden. Flertalet intervjuade ledamöter uppfattade att ministern eller departementet avgjorde agendan, men att det gick att påverka genom inspel till departement eller rådskansliet. Mötena kom att spänna över hela strategin, utan närmare prioriteringar. Några ledamöter uttryckte att de inte kunde uttala sig om rådets arbete generellt. De såg sin expertis som begränsad till ett sakområde, exempelvis kompetensförsörjning, eller hade inte deltagit på alla möten.

Mer varierande var ledamöternas svar på frågan om det finns behov av att prioritera insatser i NGTS. Tre ledamöter svarade "nej". En ledamot menade att det bara finns skäl till prioriteringar om resurser saknas. En annan ledamot ansåg att strategin är tydlig nog när det gäller prioriteringar. En tredje ledamot betonade att behovet är bättre målstyrning, inte att prioritera mellan åtgärder. Två ledamöter var osäkra, med hänvisning till vikten av målstyrning respektive egen begränsad kunskap om strategin.

Sju ledamöter svarade "ja" på frågan om det finns behov av prioriteringar. Motiveringarna var av två slag, begränsade resurser respektive att det är viktigt att bedöma och värdera vilka insatser och åtgärder som är effektivare än andra för att nå målen. Flera ledamöter uttrycker också att Trafikverket och kansliet har en roll i prioriteringar, i och utanför rådet.

Hittills har inte prioriteringar varit på rådets agenda, men flera ledamöter uttryckte förhoppningar om att nya arbetsformer kommer att innebära det. Detta genom att det blir mer konkret kring vad och hur rådet ska jobba med strategin, exempelvis om rådet även ska komma med nya förslag.

Olika syn på ansvaret för genomförandet av strategin

Hälften av ledamöterna menar att ansvaret för genomförandet av strategin formellt och ytterst ligger på regeringen, i en förlängning på Trafikverket och andra aktörer. Rådets funktion är att bistå med underlag och råd, men saknar formellt ansvar för genomförandet. Hälften menar att alla berörda aktörer har ett ansvar, att det bara går att förverkliga strategin om alla bidrar. En ledamot säger att frågan om ansvar är bra och kanske borde diskuteras i rådet.

Det är värt att notera att ledamöterna inte gav rådet något större ansvar. Tvärtom kom det i ett par fall att markeras explicit att så inte var fallet. En ledamot uppgav att det var tydligt uttryckt i uppdraget att rådet inte har ansvar för strategins genomförande, även om rådet ska bidra med kunskap och rekommendationer.

Strategin och rådet - ett svar på behovet av samverkan

Regeringen trycker på behovet och vikten av samverkan mellan aktörer för strategins genomförande. I intervjuerna bad vi ledamöterna att själva beskriva hur behovet ser ut och hur det i praktiken ser ut och fungerar. Ledamöterna såg behov på olika samhälls- och organisationsnivåer. Vissa betonade vikten av bättre samverkan mellan offentlig styrning och näringsvillkor, att politiska mål, styrmedel, myndigheters verksamhet, näringsverksamhet och affärsutveckling måste samordnas bättre. Andra betonade behovet av samsyn ifråga om mål och resurser, och ett bättre kunskaps- och erfarenhetsutbyte inom och mellan branscher, varuägare och transportörer, inom och mellan samhällssektorer, offentliga och privata.

Generellt uppfattas NGTS och NGTR som ett svar på behovet av samverkan, samtidigt som rådsmötena hittills främst har varit av karaktären informationsmöten. Organisationsstrukturer och processer för samverkan i och utanför rådet har i huvudsak varit en funktion av enskilda initiativ. Rådskansliet har successivt tagit en mer aktiv roll i processledning av rådet. Det ses av rådsmedlemmarna som ett steg i rätt riktning. Vissa ledamöter framhåller att rådet måste arbeta mellan mötena. Andra efterfrågar tydligare ramar för rådets arbete. Ett par ledamöter framför att regeringen, infrastrukturministern eller departementet bör ha en tydligare plan för rådets leveranser. Ett par andra ledamöter menar att rådskansliet bör sätta agendan för det.

Behov av bred förankring av strategins genomförande

Trafikanalys frågade ledamöterna om de såg ett behov av bred förankring av NGTS för dess genomförande bland medarbetare i den egna verksamheten eller branschen. Fyra ledamöter svarade "nej". Två av dessa framhöll att ansvaret för strategins genomförande främst faller på regeringen. De två övriga menade att den egna kärnverksamheten inte är central för NGTS. Övriga svarade "ja", i huvudsak med hänvisning till att en bredare kännedom och samförstånd om strategins innehåll underlättar dess genomförande, till exempel förankring av planer och beslut.

Tio ledamöter uppgav att de har tagit egna initiativ till genomförandet av NGTS. Dessa består i deltagande i andra fora, branschsamverkan, informellt nätverkande, att bidra med förslag och underlag, och även att skapa helt nya nätverk för ändamålet.

Resultatet hittills - utredningar

Vid intervju tillfällen uppgav flera ledamöter att det var för tidigt att uttala sig om resultatet av rådets arbete, att det hittills har handlat om att etablera rådet, att utveckla dess former, att det behövs mer tid för att klargöra vad rådet kan och ska göra och åstadkomma. I fråga om NGTS menade flera ledamöter att den har bidragit till bättre samverkan och planer, men att resultaten hittills främst har handlat om utredningar. Rapporter från dessa är också resultat, samtidigt som vissa utredningar lär ha genomförts oavsett strategin.

På längre sikt förväntar sig ledamöterna att effekterna av NGTS är i linje med dess mål. Det speglar en positiv tilltro till NGTS. Samtidigt framhåller flera ledamöter att det återstår att se om alla aktörer tar sitt ansvar och gör det som måste göras. Med andra ord, tilltron till NGTS är inte utan vissa tvivel på framtida måluppfyllelse. Däremot upplever ledamöterna NGTS som en gemensam agenda, och som sådan en förutsättning för måluppfyllelse.

5.3 Trafikverket och Nationella godstransportsrådets kansli

Trafikverket har på uppdrag av regeringen inrättat ett kansli som bistår det nationella godstransportsrådet med att genomföra den nationella godstransportstrategin. Tillsammans med Näringsdepartementet förbereder kansliet rådets möten och tar fram underlag. Kansliet samordnar även arbetet med de olika regeringsuppdrag som Trafikverket och andra myndigheter fått inom ramen för godstransportstrategin.⁴³¹

I augusti 2018 tog regeringen beslut om att ge Trafikverket i uppdrag att inrätta ett kansli som stöd till godstransportsrådet. Det formella uppdraget var inte närmare preciserat än "att inrätta ett kansli som ska bistå det nationella godstransportsrådet i dess arbete".⁴³² I intervjuerna med rådsledamöterna uttrycktes viss osäkerhet och synpunkter på kansliets funktion (föregående avsnitt) som tyder på att kansliets ansvar och roll har varit oklar under första året. Att döma av rådets mötesagendor, och samtal med ledamöter och kansliets företrädare, har inte kansliets roll formellt varit på rådets agenda.

På Trafikverkets webbplats beskrivs rådskansliets uppdrag vara att bistå rådet och samordna myndigheternas arbete med regeringsuppdrag som ingår i NGTS (citat ovan). Det ytrar sig bland annat i skapandet av en intern arbetsgrupp och en extern referensgrupp. Den senare består av företrädare för organisationer som berörs av NGTS, framför allt andra myndigheter med regeringsuppdrag, som inte är representerade i rådet. Trafikverkets samordningsansvar är inte explicit uttryckt i regeringsuppdraget, men kansliet har bedömt det som viktigt i arbetet med att bistå rådet och genomföra NGTS (se redovisning av intervjuer nedan).

Även om ett samordningsansvar inte är explicit formulerat i uppdraget om att inrätta ett kansli finns det andra dokument och skrivningar som ger skäl till att ändå diskutera information och

⁴³¹ Från Trafikverkets webbplats: www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/planera-person--och-godstransporter/Planera-godstransporter/nationella-godstransportsradet/

⁴³² (Regeringen, 2018p)

samordning som en formell uppgift för Trafikverket. I regeringens beslut om att inrätta ett kansli motiveras uppdraget med en särskild anslagspost för Trafikverket med hänvisning till NGTS: "informations- och kunskapshöjande insatser om samordning av godstransporter." Rådet utgör "en av dessa insatser", och därmed även dess kanslifunktion. Skrivningen är inte tydlig ifråga om ansvaret för själva samordningen av rådets arbete, om det vilar på regeringen eller Trafikverket genom kansliet. Däremot framgår det tydligt att Trafikverket har ansvar för "informations- och kunskapshöjande insatser" i samordningsfrågor på området, och i detta fall samordningen av rådets arbete.

Förutom ansvaret för rådkansliet har Trafikverket ansvar för en rad andra insatser i NGTS, allt från förvaltning och utveckling av infrastruktur, till satsningar på forskning och innovation som stödjer omställningen av transportsystemet. Dessutom har regeringen beslutat om flera uppdrag för Trafikverket i NGTS inom ramen för regeringens fastställande av den nationella infrastrukturplanen 2018-2029.

[Trafikverket ska] genomföra informations- och kunskapshöjande insatser om samordning av godstransporter, i enlighet med beskrivning i regeringens kommande godsstrategi. Regeringen fördelar 33 miljoner kronor till dessa insatser under planperioden.⁴³³

Efter fastställandet av infrastrukturplan och NGTS kom regeringen att fördela dessa medel på fyra uppdrag till Trafikverket: att inrätta ett kansli som bistår det nationella godstransportrådet (4 miljoner kronor i anslag, avsnitt 4.4): att utarbeta förslag om horisontella samarbeten och öppna data för ökad fyllnadsgrad (13 miljoner, insats G52), att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart (12 miljoner, insats F42), samt att intensifiera arbetet med att främja intermodala järnvägstransporter (4 miljoner, insats F45). Dessa uppdrag är tillsammans med ytterligare tre regeringsuppdrag förenade med ett särskilt krav på dialog och information till Nationella godstransportrådet. De tre andra är att verka för bättre förutsättningar för gods-transporter på järnväg och med fartyg (insats F47) att analysera om och var längre lastbilar bör tillåtas på det svenska vägnätet (insats G51), samt Trafikanalys uppdrag att följa upp och utvärdera arbetet med att genomföra NGTS (avsnitt 4.4).

Flera av Trafikverkets informations- och kunskapshöjandeinsatser överlappar varandra, till exempel frågor om samverkan, utredning och planering av åtgärder för att främja inrikes sjöfart, horisontell samverkan och överflyttning. Därmed är det inte klart vad som i praktiken utgör insatser och åtgärder, och hur de samordnas. I denna uppföljning har vi utgått från NGTS som grunddokument och hur insatserna definieras och beskrivs där. I takt med att genomförandet av NGTS fortskrider, att insatser och åtgärder justeras samt att nya tillkommer, kan det bli aktuellt att i högre grad fokusera på hur aktörerna själva definierar och organiserar arbetet med att genomföra NGTS.

Trafikverket är viktigt för kommunikation och samordning

Att döma av formella skrivningar i regeringsbeslut och informella uppgifter från enskilda företrädare för Trafikverket och NGTR, har Trafikverket ett centralt och viktigt ansvar för information och kommunikation, samverkan och samordning, i arbetet med att genomföra NGTS. Det föranledde Trafikanalys att följa upp Trafikverkets och rådkansliets information- och samordningsarbete genom att gå igenom befintlig information om nämnda uppdrag och genomföra en intervjuundersökning med berörda aktörer.

⁴³³ (Regeringen, 2018c)

På rådskansliets undersida på Trafikverkets webbplats finns del- och slutrapporter publicerade från regeringsuppdrag som faller inom ramen för informations- och kunskapshöjande insatser, samt uppdrag med särskilda krav på information till NGTR.⁴³⁴ Som enskilda uppdrag har de redan diskuterats i vår tidigare systematiska genomgång av insatser (kapitel 4). Här ska vi kort sammanfatta några observationer om deras funktion som informations- och kunskapshöjande insatser. Vi har gått igenom uppdragsskrivningar och rapporter med ett särskilt fokus på uppgifter om samverkan och samordning, samt riktat några frågor till Trafikverket om hur myndigheten följer upp och redovisar arbetet med dessa uppdrag.

*Trafikverket ska också föra en dialog om uppdraget med Nationella godstransportrådet och andra berörda aktörer.*⁴³⁵

Skrivningarna om dialog och information varierar mellan uppdragen. Citatet ovan är hämtat från regeringsbeslutet om uppdraget att genomföra en behovsanalys av längre lastbilar. Den skrivningen återfinns även i uppdraget om att förbättra förutsättningarna för godstransporter på järnväg och med fartyg. I andra fall nämns att rådet ska delges information om arbetet enligt mötesplan som beslutas tillsammans med rådet.

I Trafikanalys genomgång av rapporterna finns inga sakuppgifter om och hur NGTR har tagit del av arbetet. I rapporterna nämns att uppdraget faller inom ramen för NGTS, att det finns ett nationellt godstransportråd, samt att uppdraget också omfattar information till och/eller dialog med rådet. Ingen rapport redovisar samrådet i praktiken, hur det har gått till, samt om och hur NGTR har återverkat på arbetet.

I två av rapporterna nämns att de regionala godstransportråden är möjliga kanaler för bättre samverkan. Speciellt i uppdraget om att verka för bättre förutsättningar för godstransporter på järnväg och med fartyg framhålls deras betydelse, men att deras nuvarande sammanställningar och former behöver utvecklas. Mer generellt framhåller Trafikverket sitt ansvar och sin roll som infrastrukturförvaltare i utvecklingen av bättre och nya samverkansformer som kan bidra till överflyttning av godstransporter på järnväg och till sjöfart.

Trafikverket kan [...] jobba mer aktivt med horisontell samverkan med branschaktörer i hela transportkedjan. Syftet är att skapa gemensamma samverkansplattformar som kan stimulera till nya transportupplägg baserade på järnväg och sjöfart.

Det framgår inte vilken roll NGTR har haft, har eller kommer att få i Trafikverkets arbete med samverkan och samordning av godstransporter, vare sig i enskilda redovisningar av uppdrag eller i den allmänna informationen om NGTS på Trafikverkets webbplats. Det finns inte heller någon mötesdokumentation som belyser frågan.

Av allt att döma har inte samordningen mellan NGTR, rådskansliet och Trafikverket varit på rådets agenda, till exempel hanteringen av regeringsuppdrag, samt vilken information om rådets arbete och Trafikverkets uppdrag som bör och kan spridas, internt och externt. Inga rutiner har slagits fast för samrådsförförandet.

Trafikanalys ställde även frågan hur den interna samordningen av genomförandet av projekt och uppdrag fungerar inom Trafikverket. Rådskansliet uppgav att det finns en intern koordineringsgrupp för arbetet som bedrivs under strategin. I den deltar chefer från centrala funktioner och olika verksamhetsområden. I övrigt bedrivs arbetet inom ramen för enskilda insatser, i linjeverksamheten eller som särskilda uppdrag och projekt.⁴³⁶

⁴³⁴ (Trafikverket, 2019l), (Trafikverket, 2019m, 2019n, 2019q, 2019aa)

⁴³⁵ (Regeringen, 2018k)

⁴³⁶ (Handling # 161 i Utr 2018/56, 2020)

Intervjuer med nyckelpersoner i samordningsfrågor

Trafikanalys lät upphandla en intervjuundersökning med syftet att belysa förväntningar på och erfarenheter av Trafikverkets och rådskansliets roller i NGTS, hur samordningen fungerar och hur de bidrar till genomförandet av NGTS. Målet var en lägesbild av framför allt rådskansliets samordnings- och samverkansprocesser, men även mer generellt om Trafikverkets roll inom ramen för NGTS.

Undersökningen omfattade 20 intervjuer fördelade på följande funktioner: ledande företrädare för NGTS (4 personer), intern arbetsgrupp på Trafikverket (5 personer), företrädare för regionala godstransportråd (3 personer), rådskansliets externa referensgrupp (4 personer) och övriga externa företrädare (4 personer). I resultatredovisningen som följer presenterar vi generella svarmönster för respektive målgrupp.⁴³⁷

Frågorna var halvstrukturerade och berörde intervjupersonens roll och verksamhet, hur dessa kopplade till NGTS och hur de arbetar. Vidare ställdes frågor om och hur arbetet med NGTS eventuellt särskiljer sig, hur arbetet fortskrider, hur samverkan och kommunikation inom och mellan uppdrag och aktörer fungerar, om det finns tillräckliga resurser, om det finns särskilda förväntningar på Trafikverkets och kansliets roller för genomförandet av NGTS, erfarenheter av deras samordning, hur samverkan kan bli bättre, med mera.

Regeringsuppdraget vägledande för kansliets arbete – men även egna initiativ

Intervjupersoner på Regeringskansliet, NGTR och Trafikverkets är ingen homogen grupp, men viktig och central för en lägesbild av Trafikverkets roll bland dem som jobbar nära med strategin, med samverkan och samordning i genomförandet av NGTS.

Ifråga om förväntningar på Trafikverket och dess rådskansli hänvisade Regeringskansliets företrädare till skrivningarna i regeringsbeslut om uppdragen. Företrädaren avstod från att värdera arbetet eftersom det var för tidigt att uttala sig om det.

Rådsledamotens förväntningar och erfarenheter var i linje med dem som spontant uttrycktes i Trafikanalys tidigare intervjuer med 12 rådsledamöter (föregående avsnitt). Ansvar och roller diskuteras sällan, men Trafikverket förväntas verka för strategins genomförande och samordna arbetet såväl internt som externt. Dialogen med marknadsaktörer kan bli bättre.

Rådsledamöternas kontakt med rådskansliet utgörs främst av rådsmöten, men även en viss kontakt via telefon och e-post. Därutöver kan ledamöterna kontakta rådskansliet för att driva sina enskilda frågor. Kansliets arbete uppfattas som professionellt.

I likhet med Regeringskansliet hänvisar rådskansliets företrädare till formella skrivningar när det gäller Trafikverkets och kansliets uppdrag, det vill säga "ett kansli som ska bistå det nationella godstransportrådet". Kansliet har dock sett behov av och tagit initiativ till att samordna det interna arbetet på Trafikverket genom en arbetsgrupp med ansvariga för uppdrag och verksamhet med anknytning till NGTS. Dessutom inrättades en extern referensgrupp med företrädare för andra myndigheter som har uppdrag inom ramen för NGTS.

Kansliet menar att de själva har tagit på sig rollen som samordnare av regeringsuppdrag med tanke på behovet, även om uppgiften inte formellt är uttryckt i uppdraget. Trafikverket har flera uppdrag som överlappar, varmed det finns behov av samordning av information och

⁴³⁷ (Handling # 142 i Utr 2018/56, 2020)

kommunikation för att undvika motstridiga uppgifter och onödig börda på mottagare av externa förfrågningar. Därför har kansliet samordnat till exempel aktiviteter, intervjuer och enkäter, men ser även till att resultat och budskap i olika uppdrag är synkade.

Avstämningar med Regeringskansliet görs i form av möten, telefonsamtal och e-post. Vidare fångar kanslichefen upp synpunkter från externa intressenter i samband med presentationer om godstransportstrategin.

Internt på Trafikverket har ett digitalt "arbetsrum" skapats för att dela information i ett nätverk. Det är förenat med vissa sekretessproblem, varför information delas på flera andra sätt, som fysiska möten. Informationsmöten har anordnats för chefer och ledning. Därtill sprids information om myndighetens insatser inför verksamhetsplanering.

God samordning men otydlig gränsdragning internt på Trafikverket

Majoriteten av projektledarna för interna projekt anser att samordningen internt på Trafikverket fungerar väl, genom bland annat arbetsgruppsmöten, digitalt arbetsrum, och informella kontakter mellan projektledare och andra som berörs. Externa kontakter fungerar också väl genom intern samverkan och utsedda kontaktpersoner på andra myndigheter. Av naturliga skäl blir extern kommunikation inte lika frekvent och konsekvent som intern.

Extern samverkan kring godstransporter fanns innan NGTS, men upplevs ha utvecklats tack vare strategin. En farhåga är att den positiva kontakten hittills har berott på "nyhetens behag" och att den inte kommer att hålla i sig genom hela strategiarbetet. Vidare anser vissa projektledare att arbetet saknar förankring och samordning på lednings- och chefsnivå på Trafikverket.

Den interna arbetsgruppen förväntar sig att rådkansliet samordnar arbetet med NGTS. De upplever också att så är fallet, till exempel att kansliet driver på rapportering. Arbetsgruppen upplever en tydligare logik i arbetet än inledningsvis, till exempel en lista över insatser och åtgärder med uppgifter om ansvarig enhet och person så långt det går. Flera upplever att frågor om godstransporter var mer fragmenterade innan NGTS.

Arbetsgruppen uppger att rådkansliet kallar till dragningar, ber om återrapporteringar, samt uppdaterar deltagarna om nyheter. Kansliet upplevs som aktivt i sin roll att sprida information och kalla till möten. Hur mycket kontakt de olika projektledarna har med rådets kansli skiljer sig något beroende på vilken typ av projekt det gäller.

Flertalet intervjuade framhåller den interna samordningen som god, men det finns också en osäkerhet om gränsdragningen mellan Trafikverkets ordinarie verksamhet och rådkansliet.

Det är en gråzon mellan Trafikverkets ordinarie verksamhet och genomförandet av [...] strategin [...] Rådets kansli är även inne [...] internt [Trafikanalys kommentar: kansliet är ett externt rådsstöd, vars interna funktion inte är tydlig]. Det behöver absolut inte vara fel men jag upplever att det hade kunnat vara lite tydligare var gränserna går.

Viss samverkan mellan nationell och regional nivå

De regionala godstransportråden ska fungera som en nära länk regionalt i samarbetet mellan näringsliv och myndigheter. Trafikverket är sammankallande. Idag beskrivs fyra regionala råd

på Trafikverkets webbplats med representanter från branschorganisationer, handelskammare, myndigheter, transportbranschen, enskilda företag och akademien.⁴³⁸

Företrädarna för de regionala råden arbetar på Trafikverkets regionala avdelningar. Deras bild är att den regionala nivån har tjänat som inspiration för den nationella motsvarigheten. NGTS har resulterat i att frågorna tas på större allvar än tidigare. Det finns en bild av att det första året var en startsträcka, men att samordningen succesivt har förbättrats. Däremot är det inte tydligt hur de regionala råden ska bidra.

Det har inte satt sig än. Varken hur de regionala råden ska bidra eller hur Trafikverkets olika regioner ska bidra [...] det kommer utkristalliseras under 2020.

De regionala företrädarna uppger att de inte är insatta i hur det nationella godstransportrådet arbetar. Det finns ingen direktkontakt mellan det nationella rådet och de regionala råden, utan det går via rådskansliet. Det finns en önskan om mer information om och från rådet.

Företrädarna har olika erfarenheter av samarbetet med rådskansliet. En av dem säger sig ha kontinuerlig kontakt med dem som arbetar med regeringsuppdragen. I regionen anordnades ett studiebesök och träffar med näringslivet. Andra företrädare har inte någon närmare insyn i arbetet med NGTS. En företrädare upplever det som otydligt hur de regionala råden ska bidra till strategin.

Det har inte blivit direkt någon tvåvägskommunikation [...] inget medvetet arbete [...] Det är klart. Vi hade kunnat initiera det själva, men det har inte blivit av.

En företrädare säger sig ha fått en förfrågan om att medverka i ett av regeringsuppdragen. En annan berättar att det finns idéer om att använda de regionala råden i större utsträckning. Det finns förslag på att ha teman på kommande regionala rådsmöten med koppling till regeringsuppdragen i NGTS.

Rådskansliets externa referensgrupp erfar bättre samverkan

Till rådskansliet har en extern referensgrupp bildats. Gruppen består av nio representanter från sju myndigheter och två företag med kopplingar till NGTS: Boverket, Energimyndigheten, Jernhusen, Luftfartsverket, PostNord, Sjöfartsverket, Trafikanalys, Transportstyrelsen och Vinnova. Fyra personer från referensgruppen har intervjuats.

Referensgruppen är utsedd av kansliet. Syftet upplevs generellt vara information om arbetet som sker inom respektive organisation, samt att vara en motvikt till det näringslivstunga godstransportrådet. Gruppen har inga tydliga förväntningar på Trafikverkets eller kansliets roll.

Det finns deltagare i gruppen som inte själva arbetar med genomförandet, varför de inte heller har så mycket kontakter i frågan. Vissa har begränsade kunskaper om rådskansliets uppdrag. Andra nämner att det ska hjälpa rådet, sprida information, samordna och ge ett sammanhang till olika uppdrag, utredningar och projekt som pågår.

Så jag har inte haft så mycket mer förväntningar på det, mer än att [kansliet ska] vara just spindeln i nätet som har sina kontaktytor mot de andra myndigheterna.

⁴³⁸ www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/planera-person--och-godstransporter/Planera-godstransporter/Godstransportrad/

En deltagare har förväntningar på att regeringen, NGTR och i förlängningen kansliet ska bli mer offensiva i extern kommunikation kring godstransporter. En annan deltagare förväntar sig även konkret handling, inte "bara prat", från såväl kansliet som rådet.

Det hade jag nog väntat mig [...] att hela den här funktionen, kansliet med rådet, skulle bli mer synliga, men jag tycker inte att man ser det än så länge.

Samverkan mellan organisationer fungerar på flera sätt, inte bara mellan uppdrag som direkt berör varandra. Främst handlar det om att bistå med expertkunskaper i enskilda uppdrag. Ett exempel är Sjöfartsverkets inspel till den nationella samordnaren för sjöfart och närsjöfart. Det handlar också om egna initiativ eftersom uppdragen inom NGTS inte alltid är tydliga ifråga om relationer mellan uppdrag. Samtidigt upplever en deltagare att det brister i samverkan mellan myndigheterna.

Ska man hårdra det så har vi nästan bara samverkan just genom våra uppdrag eller projekt [...] Vi är ganska dåliga på att ha en fungerande samverkan [...] i förvaltningsfas [...] inom godsområdet har vi inte haft någon överhuvudtaget egentligen.

Deltagaren upplever dock att samverkan har blivit bättre, och att samarbetet med Trafikverket i NGTS fungerar bra. En annan deltagare ser referensgruppen som en möjlighet för kansliet att sprida information från NGTR, samtidigt som myndigheterna kan sprida information åt andra hållet, till NGTR. Det är en möjlighet att stötta NGTR med underlag, även om det inte är en uttalad uppgift. Enligt deltagarna handlar referensgruppen mer om att dela information än om samverkan. De upplever också en viss otydlighet kring syftet.

Vi kommer när [kansliet] ropar liksom [...] Vi sköter vår egen verksamhet och så bidrar vi där vi kan.

Rådskansliet uppfattas som en mellanhand mellan referensgruppen och NGTR. Deltagarna ger uttryck för att de inte riktigt känner till vad rådet gör. Kansliet upplevs också av flera som ganska osynligt. Det finns ännu inga rapporter från rådet. Referensgruppen träffar inte NGTR i några formaliserade möten, även om enskilda deltagare möter rådsledamöter i andra sammanhang i sitt arbete. Vissa menar att rådet nog gör vad de ska och har förståelse för utmaningen.

De som sitter i rådet tar det på allvar [...] Om regeringens godsstrategi genomförs eller inte, det kommer nog inte hänga på rådet, det tror jag inte.

Svag koppling mellan strategin och vissa regeringsuppdrag

Övriga externa företrädare avser fyra personer som är projektledare för uppdrag och projekt med koppling till strategin, som arbetar på andra myndigheter än Trafikverket, men som inte är deltagare i rådskansliets externa referensgrupp.

Dessa personer säger sig ha begränsad kännedom om NGTS och upplever kopplingen mellan egna projekt och NGTS som svag och otydlig. Därför uttrycks inte heller några förväntningar på vare sig Trafikverket eller rådskansliet. De uppfattar att arbetet med NGTS har tagit fart, att Trafikverket gör sitt jobb, men ser inte att myndigheten har en samordnande roll som påverkar deras uppdrag och projekt.

Graden av samverkan och samordning är helt beroende av hur stark koppling det finns mellan regeringsuppdrag. Företrädarna har träffat rådkansliet i olika utsträckning. En företrädare har deltagit på seminarier, en annan person på ett branschmöte, och en tredje har träffat kansliet i samband med en projektpresentation för rådet.

Överlag har företrädarna arbetat självständigt med sina uppdrag utan någon närmare kontakt med NGTS, rådet eller kansliet.

Det finns ju inget negativt att anmärka på från min sida, men jag får inget mervärde heller. Det här projektet hade rullat på exakt samma sätt oavsett.

Det enda man har möjlighet att följa är det som kommer ut i press och tidningar [...] Vi har gjort ett uppdrag till det här som är en del av det, sen är vårt arbete slut och vi jobbar vidare med andra saker.

6 Slutsatser och reflektioner

I detta avslutande kapitel redogör vi för Trafikanalys slutsatser från arbetet med uppföljning av det pågående genomförandet av den nationella godstransportstrategin. Därefter följer reflektioner över arbetet och hur det eventuellt skulle kunna förbättras.

6.1 Slutsatser

Mycket på gång – särskilt utredningar

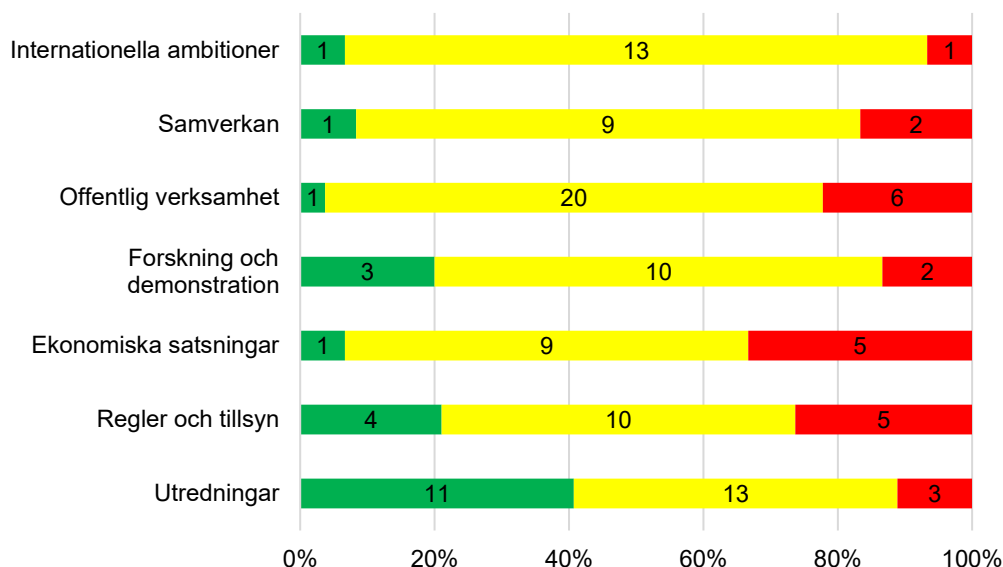
Den nationella godstransportstrategin innehåller 95 insatser, grupperade i 14 insatsområden och tre målområden. Trafikanalys konstaterar att 19 insatser är fullföljda och med avrapporterade resultat i enlighet med strategin. I 59 fall är insatserna pågående. I 17 fall bedömer Trafikanalys att det finns betydande osäkerhet kopplat till genomförandet av insatserna.

Förutom insatserna i strategin, har regeringen också beslutat om 16 regeringsuppdrag inom ramen för strategin, fem uppdrag till Trafikverket genom myndighetens regleringsbrev för år 2020 samt fyra övriga initiativ. Majoriteten av regeringsuppdragen och uppdragen i Trafikverkets regleringsbrev relaterar till någon av de 95 insatserna.

De två vanligaste typerna av aktiviteter är utredningar och aktiviteter som knyter an till offentliga aktörers ordinarie verksamhet. Tjugosju insatser innehåller någon form av utredning eller analys. Denna typ av aktivitet är vanligen avgränsad, vilket avspeglar sig i en relativt låg andel insatser som bedömts som pågående och hög andel av insatser som bedömts som fullföljda.

Trafikverkets redovisning av regeringsuppdraget om att verka för bättre förutsättningar för godstransporter på järnväg och med fartyg är ett exempel på en fullföljd insats. Det finns också utredningar där genomförandet bedöms som osäkert, främst på grund av att aviserade utredningar ännu inte påbörjats.

Insatser som knyter an till offentliga aktörers ordinarie verksamhet är i större utsträckning breda och allmänna i sin karaktär. Det avspeglar sig i större andel pågående insatser (Figur 6.1), exempelvis Trafikverkets arbete med infrastrukturinvesteringar och underhåll av järnvägen eller arbetet med stärkt krisberedskap. Även bland insatser som syftar till internationell påverkan och samverkan är andelen pågående insatser hög.



Figur 6.1. Insatser som innehåller aktiviteter av respektive typ sorterande efter andelen pågående insatser. En insats kan innehålla flera typer av aktiviteter. Grön - fullföljd och avrapporterad, gul – pågående, röd – osäkert genomförande, se vidare avsnitt 2.4. Siffran i staplarna anger antalet insatser av respektive typ.

Störst andel insatser med osäkert genomförande finns bland särskilda ekonomiska satsningar. Osäkerheten i genomförandet är framförallt kopplat till lägre upparbetning av medel än de ekonomiska ramarna. Det gäller exempelvis näringslivspotten för järnvägsåtgärder där förbrukningen legat runt 20 procent av uttryckt ambitionsnivå två år i rad. Även bland insatser som innehåller aktiviteter kopplade till regler och tillsyn är andelen insatser med osäkert genomförande relativt högt. Det gäller exempelvis införandet av vägsplitageskatt, förhandsbesked om sjöfartsstöd och miljöstyrande avgifter. Området regler och tillsyn har dock en relativt hög andel fullföljda insatser, exempelvis ändrade regler som möjliggör förlängd tid för klampning av fordon.

Av de tre målområdena i strategin är Omställning till fossilfria transporter det målområde som har högst andel fullföljda insatser, och lägst andel osäkra insatser. Det skulle möjligtvis kunna förklaras av att insatserna kopplat till detta målområde i större utsträckning innehåller utredningar och forskning; mer avgränsade aktiviteter som generellt har högre andel fullföljda insatser.

Ökad samverkan trots oklara roller och förväntningar

I den nationella godstransportstrategin lyfts samverkan fram som avgörande för strategins genomförande. Trafikanalys har identifierat ett antal arenor där samverkan sker, framförallt kopplat till det nationella godstransportrådet och dess kansli, men även i genomförandet av enskilda insatser.

Det nationella godstransportrådet beskrivs i strategin som en "plattform för det fortsatta arbetet". Infrastrukturministern är ordförande för rådet och har deltagit på rådsmötena. Rådets ledamöter är generellt positiva till strategin men flera menar att rådets första år har präglats av många föredrag och flera ledamöter önskar sig en mer rådgivande roll. Det finns också en diskrepans gällande synen på vem som har ansvar att genomföra strategin bland rådets ledamöter.

Det finns ingen officiell dokumentation, riktlinjer för arbetet, planer eller rapporter kopplade till det nationella godstransportrådet. Inte heller någon offentlig information om rådets agenda eller arbete finns på Trafikverkets eller regeringens webbplatser. Rådets officiella roll framstår därför som oklart. Samtidigt har Trafikanalys erfarit att det finns en efterfrågan på information om rådets arbete från personer som berörs av den nationella godstransportstrategin men inte själva deltar i rådets arbete.

Samverkan sker även kopplat till rådskansliet på Trafikverket, det rör sig om både intern samverkan mellan personer som arbetar med frågor kopplat till strategin på nationell nivå, och extern samverkan med andra myndigheter och offentligägda företag. De externa aktörerna har hittills haft något otydliga förväntningar på rådskansliets roll. Några aktörer menar dock att samverkan har blivit bättre, men att den i stor utsträckning varit kopplad till uppdrag snarare än ett kontinuerligt arbete.

Att döma av mängden uppdrag och deras karaktär har Trafikverket en central och viktig roll i genomförandet av strategin, inte minst med tanke på flera uppdrag om informations- och kunskapshöjande insatser inom ramen för strategin och nationell plan 2018-2029, förutom rådskansliet exempelvis en nationell samordnare för sjöfart. Trafikanalys konstaterar att inga aktörer har tagit upp Trafikverkets formella ansvar för informations- och kunskapshöjande insatser enligt regeringens fastställande av infrastrukturplan.⁴³⁹ Det finns med andra ord ingen tydligt uttryckt förväntan om att Trafikverket ska ha en sådan roll i genomförandet av strategin.

Trafikverket har i sitt regleringsbrev för år 2020 fått i uppdrag att redovisa "vilka ytterligare åtgärder som myndigheten har genomfört med betydelse för genomförandet av den nationella godstransportstrategin som ej redovisas inom ramen för andra till godstransportstrategin kopplade regeringsuppdrag".⁴⁴⁰ Det finns dock inga krav på en sammanhållen redovisning av arbetet med att genomföra strategin som helhet, till exempel extern och intern samordning, styrning och uppföljning, organisations- och resursfrågor, åtgärdsplaner. Trafikanalys uppdrag att följa upp och utvärdera arbetet med att genomföra strategin kan möjligtvis ses som ett substitut till en sådan sammanhållen redovisning.

6.2 Avslutande reflektioner

Önskan om konkret förändring

För att skapa förutsättningar för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter är det viktigt att utredningar och forskning omsätts och realiseras i praktiken, exempelvis i form av nya effektiva styrmedel eller infrastrukturåtgärder, samt verksamhets- och systemutveckling hos berörda aktörer. Om utredningar och forskning främst genererar nya utredningar och forskning kan det vara svårt att avgöra om arbetet också bidrar till förbättrade förutsättningar för godstransporter. En vilja att komma vidare kom också till uttryck i Trafikanalys intervjuer med rådets ledamöter. Där uttrycktes ett behov av och önskan om mer "verkstad". Trafikanalys tolkar det som en vilja och önskan om mer konkreta åtgärder och förändringar av transportsystemet.

Uttrycket "verkstad" kan förmodligen betyda olika saker i arbetet med att genomföra strategin. En tolkning är att "verkstad" involverar någon form av konkret problemlösning med flera aktörer som samverkar och samordnar behovsanalyser, åtgärdsplaner och resurser. Hittills

⁴³⁹ (Regeringen, 2018c)

⁴⁴⁰ (Regeringen, 2020d)

karaktäriseras dock genomförandet av en mängd mer eller mindre oberoende insatser, samt utan någon övergripande plan för genomförandet och dess samordning. Att döma av strategin har Nationella godstransportrådet en central roll för genomförandet, men hittills har rådet inte kommunicerat något offentligt. En annan tolkning av "verkstad" kan vara att det ger uttryck för förhoppningar om konkreta förändringar utan att behöva konkretisera vilka förändringar som de facto avses. Oavsett tolkning är denna vilja till konkret förändring en positiv resurs att tillvarata i det fortsatta arbetet.

Kopplingen mellan insatser och strategin kan förtydligas

En stor del av insatserna i strategin knyter an till myndigheters och andra offentliga aktörers ordinarie verksamhet. I vårt uppföljningsarbete har det framkommit att kopplingen till strategin inte alltid är uppenbar för dem som genomför insatserna. Mediaanalysen visar också på aktiviteter som pågår utan att kopplingen till strategin alltid framgår. Det leder till frågan om det är viktigt att de som genomför insatser vet om att deras arbete är en del av den nationella godstransportstrategin? I strategin besvaras delvis den frågan genom skrivningarna att strategin "är avsedd att vara en plattform för fortsatt samverkan" och att "framgången [...] är beroende av ett fortsatt ansvarstagande hos alla berörda aktörer och att dialog, kunskapsutbyte och samverkan kan fortsätta." Två tredjedelar av de intervjuade rådsledamöterna menade också att det var viktigt att de verksamma i deras bransch kände till strategin.

I delar av Trafikverket är strategin i hög grad levande, men frågan är hur levande den är för andra aktörer, i synnerhet dem som inte berörs av regeringsuppdrag där kopplingen till strategin finns inskriven. På Trafikverket har rådskansliet tagit initiativ till intern samordning och externt informationsutbyte kring vissa regeringsuppdrag, men det följer inte av något samordningsansvar för genomförandet av strategin, utan är ett internt initiativ på Trafikverket för att hantera de många uppdrag som myndigheten har fått. Det ter sig oklart vem som ansvarar för information och kommunikation kring strategins genomförande:

Regeringskansliet, Nationella godstransportrådet, rådskansliet eller Trafikverket. Frågan är motiverad eftersom extern information och kommunikation efterfrågas av flera aktörer. Trafikanalys bedömer att en tydligare kommunicerad koppling mellan enskilda insatser och strategin som helhet, kan bidra till att uppfylla målsättningen om en stärkt plattform för utveckling av godstransportsystemet.

Tydligare roller och ansvar kan ge bättre samverkan

Det finns olika förväntningar och syn på roller och ansvar bland dem som berörs av strategin och dess genomförande. I och med otydliga förväntningar och roller blir även samverkansfunktion och kommunikationen till viss del otydlig. Det mediala intresset för den nationella godstransportstrategin sjönk dessutom påtagligt under 2019. Informationen på regeringens och Trafikverkets hemsidor om den nationella godstransportstrategin rör främst de regeringsuppdrag som har samband med strategin, inte genomförandet i sin helhet.

Vår uppföljning visar att det finns avvikelser mellan genomförandet av insatser och hur de beskrivits i NGTS. Insatser med ett osäkert genomförande behöver inte nödvändigtvis bero på att arbetet med genomförandet har brustit. Det skulle också kunna bero på ändrade prioriteringar, vilket kan misstänkas vara fallet vad det gäller exempelvis vägsplitageskatt. Inriktningen av insatser kan ändras eller så kan insatser slås samman med varandra. Vidare tillkommer nya insatser och initiativ. Det leder till frågan om hur länge strategin ska gälla som ett styrande dokument, vem som ansvarar för eventuell uppdatering och hur eventuell samverkan i så fall bör se ut?

Givet den nationella godstransportstrategins ambition att genom samverkan skapa förutsättningar för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter, ser Trafikanalys att det finns en förbättringspotential gällande tydlighet kring roller och ansvar. Strategin har skapat nya arenor för samverkan, framförallt på nationell nivå. Dessa arenor består av det nationella godstransportrådet och rådskansliet, den interna och externa referensgruppen som finns knutna till rådskansliet, men även samverkan kopplat till enskilda insatser. Samspelet mellan dessa arenor, liksom gentemot den regionala nivån, är förenat med viss osäkerhet.

Samverkansprocessen skulle kunna förbättras genom ökad tydlighet gällande roller och ansvar. En relaterad fråga är vilket behov det finns av en bredare kommunikation och en mer decentraliserad samverkan, exempelvis på regional nivå?

I nuläget ter det sig något oklart vem som driver och ansvarar för helheten i genomförandet av strategin. Trots detta visar vår uppföljning att det för den absoluta merparten av insatserna finns ett pågående arbete i enlighet med vad som uttrycks i strategin.

Bilaga 1

<i>Nr</i>	<i>Insatser</i>	<i>Bedömning</i>	<i>Utvredning</i>	<i>Offentliga verksamhet</i>	<i>Regler och tillsyn</i>	<i>Särskild ekonomisk satsning</i>	<i>Forskning och demonstration</i>	<i>Internationella ambitioner</i>	<i>Samverkan</i>
	Andel		28%	28%	20%	16%	16%	16%	13%
	Antal		27	27	19	15	15	15	12

A Robust, tillförlitlig och kapacitetsstark infrastruktur för godstransporter

A1	Investeringar längs godsstråk i nationella planen för infrastruktur 2018-2029	Pågående		1					
A2	Underhåll av järnväg	Pågående	1	1		1			
A3	Näringslivspott för järnvägsåtgärder	Osäker		1		1			1
A4	Bärighet på väg	Pågående		1					1
A5	Djupare farleder	Osäker		1		1			
A6	Nya moderna isbrytare	Pågående		1					
A7	Göteborgs hamn	Pågående		1					
A8	Arlandarådet	Osäker	1						1
A9	Kapillära nätet på järnväg	Fullföljd				1			
A10	Översyn av statens ansvar för icke-statliga flygplatser	Pågående	1						

<i>Nr</i>	<i>Insatser</i>	<i>Bedömning</i>	<i>Uttredning</i>	<i>Offentliga verksamhet</i>	<i>Regler och tillsyn</i>	<i>Särskild ekonomisk satsning</i>	<i>Forskning och demonstration</i>	<i>Internationella ambitioner</i>	<i>Samverkan</i>
B Smidiga och effektiva gränsöverskridande transporter									
B11	Sverige deltar aktivt och med kraft i det europeiska samarbetet om infrastruktur	Pågående						1	
B12	Förenklad rapportering	Pågående						1	
B13	Utveckla EU:s godskorridorer på järnväg, särskilt godskorridoren ScanMed	Pågående						1	
B14	Samarbeten i Sveriges närområden	Pågående						1	
B15	Järnvägsförbindelser till Norge	Pågående							
B16	Strategisk analys av en ny fast förbindelse till Danmark	Pågående	1						
B17	Smidiga och effektiva gränstransporter	Pågående		1		1			

<i>Nr</i>	<i>Insatser</i>	<i>Bedömning</i>	<i>Utredning</i>	<i>Offentliga verksamhet</i>	<i>Regler och tillsyn</i>	<i>Särskild ekonomisk satsning</i>	<i>Forskning och demonstration</i>	<i>Internationella ambitioner</i>	<i>Samverkan</i>
C Tydliga regler och en stärkt svensk transportnäring									
C18	Beställaransvaret skärps	Fullföljd			1				
C19	EU:s mobilitetspaket	Pågående						1	
C20	Väl fungerande och effektivare kontroller på vägarna	Pågående			1				
C21	Klampning under längre tid och höjda sanktionsavgifter	Fullföljd			1				
C22	Säkra uppställningsplatser	Pågående			1				1
C23	Trafiksäkerhet för yrkesförare	Pågående			1				
C24	Utstationering och vägtransporter	Pågående			1			1	
C25	Regelverk för automatiserad körning	Osäker			1				
C26	Regelförenkling för järnvägen	Pågående						1	
C27	Minskade inträdeshinder på järnvägsmarknaden	Pågående						1	
C28	Fler svenskregistrerade fartyg	Osäker		1	1				
C29	Funktionsbaserade regelverk för sjöfarten	Pågående			1				
C30	Farligt gods	Pågående			1			1	
C31	Gränsöverskridande transporter av avfall	Pågående	1		1	1			

<i>Nr</i>	<i>Insatser</i>	<i>Bedömning</i>	<i>Utredning</i>	<i>Offentliga verksamhet</i>	<i>Regler och tillsyn</i>	<i>Särskild ekonomisk satsning</i>	<i>Forskning och demonstration</i>	<i>Internationella ambitioner</i>	<i>Samverkan</i>
D Stärkt krisberedskap och civilt försvar för samhällsviktiga transporter									
D32	Robusthet och redundans för minskad sårbarhet i kritisk transportinfrastruktur och samhällsviktiga transporter	Osäker		1					
D33	Stärkt beredskap	Pågående		1				1	
D34	Privat-offentlig samverkan	Pågående	1						
D35	Stärkt cybersäkerhet	Osäker							1
E Ekonomiska styrmedel för hållbara godstransporter									
E36	Vägslitageskatt	Osäker		1					
E37	Miljökompensation	Fullföljd			1	1			
E38	Eko-bonussystem	Osäker			1	1			
E39	Tonnagebeskattning	Osäker	1						
E40	Miljöstyrande avgifter	Osäker			1				
E41	Samlad bild av skatter och avgifter	Fullföljd	1						

Nr	Insatser	Bedömning	Uttredning	Offentliga verksamhet	Regler och tillsyn	Särskild ekonomisk satsning	Forskning och demonstration	Internationella ambitioner	Samverkan
F Samordning och samarbete för ökad intermodalitet									
F42	En nationell samordnare för ökad inrikes sjöfart och närsjöfart ska utses	Pågående							1
F43	Fler inre vattenvägar	Fullföljd	1		1				
F44	Fortsatt dialog och samverkan för ökade sjötransporter	Pågående							1
F45	Satsning på intermodalitet med fokus på järnväg	Pågående	1						1
F46	Höga omlastningskostnader	Fullföljd	1						
F47	Åtgärder för fler godstransporter på järnväg och med fartyg kartläggs	Fullföljd	1						1
F48	Jernhusen AB som drivkraft	Pågående		1					
F49	Översyn av Green Cargo AB	Fullföljd	1						
F50	Transportnätsbeskrivning för omlastning	Pågående		1					
G Transporteffektivitet									
G51	Längre och tyngre fordon	Pågående	1	1					
G52	Öppna data för ökad fyllnadsgrad	Pågående	1						1
G53	Ökad nyttjandegrad i järnvägssystemet	Fullföljd	1						
H Samhällsplanering för godstransporter									
H54	Infrastrukturplaneringens näringslivsfokus stärks	Osäker	1						
H55	Regional samordning	Pågående		1					
H56	Stärkt planering för godstransporter	Fullföljd	1						

Nr	Insatser	Bedömning	Utvärdering	Offentliga verksamhet	Regler och tillsyn	Särskild ekonomisk satsning	Forskning och demonstration	Internationella ambitioner	Samverkan
I Krafttag för förnybara drivmedel									
I57	Fossila bränslen byts ut mot biodrivmedel	Pågående			1				
I58	Långsiktiga spelregler som främjar hållbara biodrivmedel	Fullföljd	1						
I59	Statens godstransporter och godstransportrelaterade tjänster ska bli fossilfria	Pågående	1	1					
I60	Forskning om biodrivmedel	Fullföljd					1		
I61	Innovationskluster för hållbart flygbiobränsle	Fullföljd					1		
I62	Infrastruktur för förnybara drivmedel	Pågående		1					1
I63	Främja introduktionen av tunga fordon med låga utsläpp	Fullföljd	1					1	
I64	Innovationskluster för etanol	Pågående					1		
I65	Innovationskluster för flytande biogas	Fullföljd					1		
I66	Internationell samverkan för minskade utsläpp från sjöfarten och luftfarten	Pågående			1			1	
J Nationell satsning på elektrifiering av godstransporter									
J67	Elvägar som en del av transportsystemet	Pågående	1				1		
J68	Testcenter för elektromobilitet	Pågående					1		
J69	Elektrifiering av tung trafik	Pågående	1			1			
J70	Infrastruktur för laddning av tunga fordon	Pågående							
J71	Ökad elektrifiering av sjöfarten	Pågående			1			1	
J72	Ökad krafttillförsel inom järnvägen	Pågående		1					
J73	Förstärkt och förlängt klimatinvesteringsstöd	Pågående				1			

<i>Nr</i>	<i>Insatser</i>	<i>Bedömning</i>	<i>Utredning</i>	<i>Offentliga verksamhet</i>	<i>Regler och tillsyn</i>	<i>Särskild ekonomisk satsning</i>	<i>Forskning och demonstration</i>	<i>Internationella ambitioner</i>	<i>Samverkan</i>
K Urbana godstransporter									
K74	Stadsmiljöavtal för godstransporter	Pågående				1			
K75	Innovationskluster för transporteffektiva elektrifierade urbana godstransporter	Osäker				1	1		
K76	Ökat fokus på godstransporterna i stadsutvecklingen	Pågående					1		
L Permanent världsutställning för innovationer på transportområdet									
L77	Satsning på forskning och innovation	Pågående				1	1		
L78	Innovationsupphandling	Pågående		1					
L79	Fullföljda och digitala godsstråk	Osäker					1	1	
L80	Elvägar	Pågående					1		
L81	Fyra nya innovationskluster	Pågående				1	1		
L82	Kraftsamling för uthålliga och uppkopplade godstransporter	Pågående					1		
L83	Skyltfönster inom järnväg och sjöfart	Pågående					1		1
L84	Drönare	Fullföljd	1						
L85	Nordiskt samarbete för effektivare godstransporter	Pågående					1	1	

<i>Nr</i>	<i>Insatser</i>	<i>Bedömning</i>	<i>Utvredning</i>	<i>Offentliga verksamhet</i>	<i>Regler och tillsyn</i>	<i>Särskild ekonomisk satsning</i>	<i>Forskning och demonstration</i>	<i>Internationella ambitioner</i>	<i>Samverkan</i>
M Kompetens inom godstransporter och logistik									
M86	Utbyggt kunskapslyft	Pågående		1					
M97	Fler platser inom yrkesförarutbildningen	Fullföljd		1					
M88	Stärkt kvalitet i yrkesutbildningarna för vuxna	Osäker		1		1			
M86	Kompetens för järnvägen	Osäker	1						
M97	Effektivare lotsutbildning för att utbilda fler lotsar	Pågående		1					
N Ökad kunskap om godstransporter och varuflöden									
N91	Kunskap om urbana godstransporter	Pågående	1	1					
N92	Förbättrade kunskapsunderlag om järnvägstransporter	Osäker		1					
N93	Prognoser för vägfordonsflottan	Pågående		1					
N94	Utvecklade modeller	Pågående		1					
N95	Utvecklad kunskap om trafikens samhällsekonomiska kostnader	Fullföljd	1						

Bilaga 2

<i>Regeringsuppdrag</i>	<i>Utförare</i>	<i>Hänvisning till Strategin</i>	<i>Beslutsdatum</i>	<i>Slutleverans</i>	<i>Insats i strategin</i>	<i>Analys, utredning</i>	<i>Utvärdering</i>	<i>Planera åtgärder</i>	<i>Föreslå regelförändringar, styrmedel, åtgärder</i>	<i>Forskningsmedel</i>	<i>Kansli/samordnare</i>	<i>Främja</i>
Antal						10	1	2	5	1	1	4
Utarbeta förslag om horisontella samarbeten och öppna data för ökad fyllnadsgrad	Trafikverket	Ja	2018-08-23	2029-12-31	G52							1
Inrätta ett kansli som kan bistå NGTR	Trafikverket	Ja	2018-08-23	2022-12-31	Omnämns						1	
Inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart	Trafikverket	Ja	2018-08-23	2024-06-30	F42	1						1
Kartlägga och analysera godstransporter i den fysiska planeringen	Boverket	Ja	2018-08-23	2020-02-15	H56	1						1
Verka för bättre förutsättningar för godstransporter på järnväg och med fartyg	Trafikverket	Ja	2018-08-23	2019-09-15	F47	1			1			
Intensifiera arbetet med att främja intermodala järnvägstransporter	Trafikverket	Ja	2018-08-23	2021-12-31	F45							1
Följa upp och utvärdera arbetet med att genomföra den nationella godstransportstrategin	Trafikanalys	Ja	2018-08-23	2022-12-31	Omnämns		1					

<i>Regeringsuppdrag</i>	<i>Utförare</i>	<i>Hänvisning till Strategin</i>	<i>Beslutsdatum</i>	<i>Slutleverans</i>	<i>Insats i strategin</i>	<i>Analys, utredning</i>	<i>Utvärdering</i>	<i>Planera åtgärder</i>	<i>Föreslå regelförändringar, styrmedel, åtgärder</i>	<i>Forskningsmedel</i>	<i>Kansli/samordnare</i>	<i>Främja</i>
Göra en översyn med anledning av bristen på säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken längs större vägar	Trafikverket	Nej	2018-07-05	2029-12-31	C22	1		1				
Ta fram underlag om obemannade luftfartyg s.k. drönare	Transportstyrelsen	Nej	2018-06-28	2019-06-30	L84	1						
Analysera hur intermodala godstransporter kan främjas	Trafikanalys	Ja	2018-08-30	2019-03-01	F46	1						
Utredda säkerhetshöjande åtgärder för korta dragbilar	Transportstyrelsen	Nej	2018-08-30	2020-06-01	C20	1			1			
Analysera om och var längre lastbilar bör tillåtas på det svenska vägnätet	Trafikverket	Ja	2018-08-30	2019-03-31	G51	1			1			
Analysera hur introduktionen av tunga fordon med låga utsläpp kan främjas	Trafikanalys	Ja	2018-08-30	2019-03-01	I63	1			1			
Verka för ett utökat och breddat stöd till forskning och innovation på sjöfartsområdet	Trafikverket	Ja	2019-04-25	2022-09-31	L77						1	
Analysera de transporter som genereras av e-handeln	Trafikanalys	Ja	2019-06-13	2020-03-01	-	1			1			
Långsiktig underhållsplan	Trafikverket	Ja	2019-11-14	2020-04-23	A2			1				

Referenser

- ABB. (2019). Elektrifierade fartyg – hållbar trend inom sjöfarten.
- Arbetsmiljöverket (2019). [Handling # 84 i ärende Utr 2018/56].
- BioInnovation. (2019). *BIOINNOVATION 2018*. <https://www.emaglin.se/paper/7m80293z/paper/1#/paper/7m80293z/1>
- BioInnovation. (2020). Om oss. <https://www.bioinnovation.se/om-oss/>
- Boverket. (2020). Godstransporter i fysisk planering. <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/Allmant-om-PBL/teman/godstransporter-i-fysisk-planering/>
- CLOSER. (2018). *Effektiva, uthålliga och uppkopplade logistiksystem. Slutrapport*.
- Energimyndigheten. (2017). *Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet. ER 2017:07*.
- Energimyndigheten. (2018, 2018-12-05). Nytt innovationskluster för flytande biogas. <http://www.energimyndigheten.se/nyhetsarkiv/2018/nytt-innovationskluster-for-flytande-biogas/>
- Energimyndigheten. (2019a, 2019-09-02). 178 miljoner kronor till utbyggnaden av flytande biogas för tunga fordon. <https://www.energimyndigheten.se/nyhetsarkiv/2019/178-miljoner-kronor-till-utbyggnaden-av-flytande-biogas-for-tunga-fordon/>
- Energimyndigheten. (2019b). Beviljade projekt 2018-2019. <https://www.energimyndigheten.se/energieffektivisering/jag-vill-energieffektivisera-min-organisation/ekonomiska-stod-och-radgivning/ekonomiska-stod/lokal-och-regional-kapacitetsutvecklande-stod/beviljade-projekt/>
- Energimyndigheten. (2019c). *Energimyndighetens årsredovisning 2018*.
- Energimyndigheten. (2019d). *Komplettering till Kontrollstation 2019 för reduktionsplikten*. <https://www.energimyndigheten.se/globalassets/fornybart/hallbara-branslen/reduktionsplikt/komplettering-till-kontrollstation-2019-for-reduktionsplikten.pdf>
- Energimyndigheten. (2019e). Kontrollstation 2019 för reduktionsplikten; Reduktionsplikten utveckling 2021–2030.
- Energimyndigheten. (2019f, 2019-02-14). Lokalt och regionalt kapacitetsutvecklande stöd. 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. (2019g, 2019-01-17). Nu startar Etanolarena Östergötland - ett innovationskluster för hållbara godstransporter. <http://www.energimyndigheten.se/nyhetsarkiv/2019/nu-startar-etanolarena-ostergotland---ett-innovationskluster-for-hallbara-godstransporter/>
- Energimyndigheten. (2019h, 2019-08-12). Nya forskningsprojekt ska bidra till mer hållbart bränsle för flyg. <https://www.energimyndigheten.se/nyhetsarkiv/2019/nya-forskningsprojekt-ska-bidra-till-mer-hallbart-bransle-for-flyg/>
- Energimyndigheten. (2019i). *Rapportering av Underlag till Sveriges rapportering enligt direktiv om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen avseende 2019; I enlighet med artikel 10, punkt 1, i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU av den 22 oktober 2014*. <https://epi6.energimyndigheten.se/PageFiles/54732/Underlag%20till%20Sveriges%20rapportering%20enligt%20direktiv%20om%20utbyggnad%20av%20infrastrukturen%20of%20C3%B6r%20alternativa%20br%C3%A4nslen%20avseende%202019.pdf>
- Energimyndigheten. (2019j). Smart City Sweden plattformen är redo att dras igång. <https://www.energimyndigheten.se/nyhetsarkiv/2019/smart-city-sweden-plattformen-ar-redo-att-dras-igang/>

Energimyndigheten. (2019k, 19-06-14 08:00). Utveckla och förbättra processer för biodrivmedel till vägtrafik, sjöfart och flyg.
<https://www.energimyndigheten.se/utlysningar/utveckla-och-forbatta-processer-for-biodrivmedel-till-vagtrafik-sjofart-och-flyg/>

Energiskatt. *Skriftlig fråga 2018/19:730 av Per Åsling (C),*, (2019).

EU-kommissionen. (2019). CONNECTING EUROPE FACILITY (CEF) – Transport grants 2014-2019.
https://ec.europa.eu/inea/sites/inea/files/cefpub/eu_investment_in_transport_in_sweden.pdf

Euroaktiv. (2019, 2019-11-29). UN agency vote complicates EU's aviation emission efforts.
<https://www.euractiv.com/section/aviation/news/un-body-votes-to-ground-eus-aviation-emission-efforts/>

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 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018L0957&from=FR>.

European Commission. (2019). Reducing CO2 emissions from heavy-duty vehicles.
https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/heavy_en

Europeiska rådet. (2019, 2019-08-06). Minskning av utsläppen: rådet antar normer för koldioxidutsläpp från lastbilar. <https://www.consilium.europa.eu/sv/press/press-releases/2019/06/13/cutting-emissions-council-adopts-co2-standards-for-trucks/>

Eurostat. (2020). *Statistik om förnyelsebara energikällor (renewable energy) 2018*.

f3. (2019a). Forskning. Retrieved from <https://f3centre.se/sv/forskning/>

f3. (2019b). Förnybara drivmedel och system. <https://f3centre.se/sv/samverkansprogram/>

Fossilfritt flyg 2045. (2019). <https://fossilfrittflyg2045.se/nyheter/nationell-konferens/>
<https://fossilfrittflyg2045.se/nyheter/nationell-konferens/>

FRA. (2019). *Svar på uppdrag (Fö2019/01000/SUND) inför inrättandet av ett nationellt cybersäkerhetscenter*.

Göteborgs hamn. (2019). Djupare farleder i Göteborgs hamn.
<https://www.goteborgshamn.se/om-hamnen/hamnen-vaxer/djupare-farleder-i-goteborgs-hamn/>

Handling # 2 i Utr 2019/8 (2019, 2019-10-28). [Dialog angående tonnageskatt].

Handling # 49 i Utr 2018/56 (2019). [Fråga om arbetet med nya isbrytare].

Handling # 50 i Utr 2018/56 (2019, 2019-09-12). [Dialog kring arbete med bärighet].

Handling # 51 i Utr 2018/56. (2019). Fråga kopplat till underhållsplan 2019-2022.

Handling # 55 i Utr 2018/56 (2019). [Fråga om kontaktperson gällande miljökompensation på järnväg].

Handling # 56 i Utr 2018/56 (2019). [Ett par frågor kopplat till specifika insatser i godstransportstrategin].

Handling # 58 i Utr 2018/56 (2019). [SV: Fråga om bärighet på väg - genomförs dessa åtgärder i dialog med näringslivet?].

Handling # 59 i Utr 2018/56 (2019). [SV: Frågor kopplade till näringslivspotten för järnvägsåtgärder].

Handling # 61 i Utr 2018/56 (2019). [Ett par frågor kopplat till specifika insatser i godstransportstrategin].

Handling # 64 i ärende Utr 2018/56. (2019). Fråga och svar gällande insatser rörande mervärdesskatt.

Handling # 67 i ärende Utr 2018/56 (2019). [Kontaktperson gods och Barents Euro/arktiska rådet].

Handling # 72 i Utr 2018/56 (2019). [Eko-bonus - minnesanteckningar från Skype-möte].

Handling # 77 i Utr 2018/56 (2019). [Bränslebytet- fråga om vad som händer efter kontrollstationen].

Handling # 80 i ärende Utr 2018/56 (2019). [Fråga om landström 2].

Handling # 81 i Utr 2018/56 (2019). [Frågor om samverkansprogrammet för förnybara drivmedel och system samt om biodrivmedelsprogrammet].

Handling # 83 i Utr 2018/56 (2019). [Frågor om elvägar till Trafikverket].

Handling # 86 i Utr 2018/56 (2019). [Frågor om Trafikverkets Fol-plan 2019].

Handling # 92 i Utr 2018/56. (2019). *Frågor om Trafikverkets upphandlingsvolym*.

Handling # 93 i Utr 2018/56 (2019, 20191126). [Fråga om regelverk för sjöfarten].

Handling # 99 i Utr 2018/56 (2019). [Frågor om regeringsuppdraget om åtgärder för ökad andel godstransporter].

Handling # 100 i Utr 2018/56. (2019). *Frågor om uppföljning av innovationsupphandling till Trafikverket.*

Handling # 101 i Utr 2018/56 (2019, 20191129x). [Frågor om insatsen Transportnätbeskrivning för omlastning].

Handling # 102 i Utr 2018/56 (2019, 2019-12-02). [Synpunkter på bärighetsråd].

Handling # 103 i Utr 2018/56 (2019, 20191203). [Fler frågor om insatsen Transportnätbeskrivning för omlastning].

Handling # 104 i Utr 2018/56. (2019). *Frågor om statsbidrag för kvalitet i yrkesutbildningar till utbildningsdepartementet.*

Handling # 105 i Utr 2018/56. (2019). *Frågor till MSB om behovet av uppföljning av farligt gods.*

Handling # 107 i ärende Utr 2018/56. (2019). Fråga om insatser rörande mervärdesskatt.

Handling # 110 i Utr 2018/56 (2019). [Fråga om BioInnovation].

Handling # 111 i Utr 2018/56. (2019). *Frågor till Transportstyrelsen om regeringsuppdraget om drönare.*

Handling # 112 i Utr 2018/56 (2019). [Fråga om uppdrag av Regeringen att samordna stöd till utbyggnaden av laddinfrastruktur inkl. andra förnybara drivmedel].

Handling # 113 i Utr 2018/56 (2019, 20191212). [Frågor om nyttjandegraden i järnvägssystemet].

Handling # 117 i Utr 2018/56 (2019). [Fråga om internationell samverkan för minskade utsläpp].

handling # 118 i Utr 2018/56 (2019, 2019-11-01). [Fråga om redovisning av arbete med vägledning till offentliga aktörer för att underlätta miljöanpassad upphandling av transporttjänster, samt strategi för utveckling och uppdatering av kriterier för transportsektorn].

Handling # 120 i Utr 2018/56 (2020). [Skype-möte om ekobonus - minnesanteckningar].

Handling # 122 i Utr 2018/56 (2020, 2020-01-15). [Brev om Upphandlingsmyndigheten].

Handling # 123 i ärende Utr 2018/56 (2020). [Handling # 123 i ärende Utr 2018/56].

Handling # 124 i ärende Utr 2018/56 (2020). MSW-EMSWe text till TRAFÄ.

Handling # 125 i Utr 2018/56 (2020). [Frågor om djupare farleder i Göteborgs hamn].

Handling # 131 i Utr 2018/56 (2020). [Särskild satsning på järnväg på landsbygd].

Handling # 132 i Utr 2018/56. (2020). Fråga om internationell samverkan för minskade utsläpp från sjöfarten och luftfarten.

Handling # 136 i Utr 2018/56 (2020). [Fråga om färdplanen för Arlanda].

Handling # 137 i ärende Utr 2018/56 (2020). [Om uppföljning av Energimyndighetens insatser enligt den nationella godstransportstrategin].

Handling # 138 i ärende Utr 2018/56). [Om uppföljning av Energimyndighetens insatser enligt den nationella godstransportstrategin].

Handling # 139 i ärende Utr 2018/56). [Fråga om landström].

Handling # 142 i Utr 2018/56 (2020). [Slutrapport om Trafikverkets och rådskansliets roller].

Handling # 144 i Utr 2018/56. (2020). Fågor om underhåll av järnväg.

Handling # 145 i Utr 2018/56. (2020). Korrläst text om Jernhusen.

Handling # 147 i ärende Utr 2018/56 (2020). [Fråga om handel och tullregler].

Handling # 148 i Utr 2018/56 (2020). [Statusrapport från nationell samordnare].

Handling # 150 i Utr 2018/56 (2020, 2020-02-03). [Näringslivspotten för smärre järnvägsåtgärder hos Trafikverket].

Handling # 151 i Utr 2018/56 (2020, 2020-02-10). [Fråga om flera farledsprojekt].

Handling # 152 i Utr 2018/56. (2020). *Trafikverkets uppdrag om kompetensförsörjning på järnvägsområdet.*

Handling # 153 i Utr 2018/56 (2019, 2020-02-11). [Trafikverkets redovisning av regeringsuppdrag om stöd till regionala flygplatser].

Handling # 155 i Utr 2018/56. (2020). Fråga om internationell samverkan för minskade utsläpp från sjöfarten och luftfarten.

Handling # 156 i Utr 2018/56 (2020). [Fråga om hur många företag som har tonnageskatt].

Handling # 157 i ärende Utr 2018/56 (2020). [Fråga om insatsen Sverige deltar aktivt och med kraft i det europeiska samarbetet om infrastruktur].

Handling # 158 i Utr 2018/56 (2020, 2020-02-14). [Fråga om LNG bunkring].

Handling # 159 i Utr 2018/56 (2020). [Frågor om innovationsklustret för etanol].

Handling # 160 i Utr 2018/56 (2020). [Om dialog med Sveriges hamnar].

Handling # 161 i Utr 2018/56 (2020). [Frågor om Trafikverkets interna styrning och kontroll].

Handling # 162 i Utr 2018/56 (2019). [MSB arbete med cybersäkerhet på transportområdet].

Handling # 164 i Utr 2018/56 (2020). [Trafikverket om längre och tyngre tåg].

Handling # 165 i Utr 2018/56 (2019). [Trafikverket om gröna och digitala stråk].

Handling # 167 i ärende Utr 2018/56 (2020). [SKR om kunskapsutveckling om godstransporter].

Handling # 168 i Utr 2018/56 (2020, 2020-02-12). [Fråga om bättre integrering av sjöfart i infrastrukturplaneringen].

Handling # 169 i Utr 2018/56 (2020, 2020-02-21). [Frågor kopplade till näringslivspotten för järnvägsåtgärder].

Handling # 170 i Utr 2018/56 (2020, 2020-02-24). [Fråga om näringslivspotten].

Handling # 171 i Utr 2018/56 (2020, 2020-02-28). [Trafikverkets redovisning av regeringsuppdrag om stöd till regionala flygplatser].

Handling # 172 i Utr 2018/56 (2020, 2020-03-036). [Drive LBG - Lägesrapport].

Handling # 173 i Utr 2018/56 (2020, 2020-03-05). [Fråga om innovationskluster för hållbart flygbiobränsle].

Handling # 174 i ärende Utr 2018/56 (2020, 2020-03-13). [Minnesanteckningar från Skype-möte].

Hållbara städer. (2018). Nya transportlösningar för att utveckla hållbara och attraktiva städer. Infrastrukturdepartementet. (2019). *Uppdrag att bereda och utbetala stöd till ägare av icke statliga flygplatser i Norrland för att säkerställa att flygskatten inte innebär ökade driftunderskott för dessa flygplatser.*
<https://www.regeringen.se/4ada73/contentassets/b0eccc0fd324e87a273f5c62f318b32/uppdag-att-bereda-och-utbetala-stod-till-agare-av-icke-statliga-flygplatser.pdf>.

Intelligent Logistik. (2018, 2018-03-27). Green Cargo kan bli del av SJ. *Intelligent logistik.*
<http://intelligentlogistik.com/nyhetsflode/infrastruktur/green-cargo-kan-bli-del-av-sj/>

Johansson, M., Vierth, I. och Bondemark, A. . (2020). *Utvärdering av Sjöfartsverkets nya avgiftsmodell 2018 – En modelljämförelse för perioden 2017 till 2019.* Retrieved from Järnvägsnyheter. (2018). Nu startar den norska planeringen av förbindelse mellan Oslo och Stockholm. <https://www.jarnvagsnyheter.se/20190803/8194/nu-startar-den-norska-planeringen-av-forbindelse-mellan-oslo-och-stockholm>

Järnvägsnyheter. (2019). Trafikverket jobbar på snabbare järnvägsförbindelse mellan Oslo och Stockholm.

Lindberg, A. (2020, 2020-02-10). Utredning om hur flygplatserna ska räddas kraftigt försenad. *Dagens Nyheter.* <https://www.dn.se/ekonomi/regionala-flygplatser-riskerar-ga-under/>

Länsstyrelsen. (2019-10-29). Frågor om illegala gränsöverskridande avfallstransporter. Dnr Utr 2018/56 #73. Utr 2018/56, #73.

MSB. (2015). *Analys av olycks- och tillbudsrapporter. Studie av rapporter i samordnat olycks- och tillbudsrapporteringsystem (SOOT) 2014. Publikationsnummer MSB815.*

MSB. (2019a). *Report concerning infringements and penalties for year 2018 according to Council Directive 95/50/EC. Dnr 2019-06928.*

MSB. (2019b). *Sammanställning av det internationella arbetet inom området telematik-farligt gods. PM. Diarienummer 2019-00347.*

MSB. (2019c). *Transport av farligt gods. Väg och järnväg 2019/2020. Publikationsnummer: MSB1386.*

MYh. (2019). *Transportsektorn - Områdesanalys och inriktning 2019. Dnr: MYH 2019/552.*

Naturvårdsverket. (2019a). *Lägesbeskrivning för Klimatklivet.*

Naturvårdsverket. (2019b). Smarta lösningar för transporter.
<https://www.naturvardsverket.se/Stod-i-miljoarbetet/Bidrag/Klimatklivet/Resultat-for-Klimatklivet/Resultat-fran-olika-omraden-/Smarta-losningar-for-transporter/>

Naturvårdsverket. (2019). Rättsliga förutsättningar för en ändamålsenlig avfallsstatistik och en digital lösning för spårbarhet av farligt avfall. Redovisning av Naturvårdsverkets regeringsuppdrag 2019-09-05

Näringsdepartementet. (2017). *Arlandarådet. (N2017.38).*
<https://www.regeringen.se/4af042/contentassets/a7442193118243fc816e4c39de84647f/faktablad-arlandaradet>.

- Näringsdepartementet. (2018). *Bolagsgenombgång Green Cargo/SJ*.
- Rankka, M. (2019, 2019-06-20.). Hur står det till med regeringsdugligheten? *Svenska Dagbladet*. <https://www.svd.se/hur-star-det-till-med-regeringsdugligheten>
- Regeringen. (2014). *Åtgärdsplanering för transportsystemet 2014–2015. Regeringens skrivelse 2013/14:233*.
- Regeringen. (2016). Regleringsbrev för budgetåret 2016 avseende Trafikverket inom utgiftsområde 22 Kommunikationer. 2016-12-01.
- Regeringen. (2017a). Högre böter när transportbranschen bryter mot kör- och vilotider [Press release]. <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2017/11/hogre-boter-nar-transportbranschen-bryter-mot-kor--och-vilotider/>
- Regeringen. (2017b). *Nationell säkerhetsstrategi*. Regeringskansliet, Statsrådsberedningen.
- Regeringen. (2017c). *Regleringsbrev för budgetår 2018 avseende: Transportstyrelsen inom utgiftsområde 22 Kommunikationer*. (N2017/07852/SUBT N2017/07559/KLS (delvis) N2017/04636/SUBT m.fl.). <https://www.esv.se/statsliggaren/regleringsbrev/?RBID=18863>.
- Regeringen. (2017d). *Regleringsbrev för budgetåret 2017 avseende Trafikverket inom utgiftsområde 22 Kommunikationer*. 2017-12-13.
- Regeringen. (2017e). *Uppdrag avseende järnvägsunderhålllets organisation och besiktningsfrågor*.
- Regeringen. (2017f). *Uppdrag till Konsumentverket att inrätta och tillhandahålla ett forum för miljösmart konsumtion*. (Fi2017/01172/KO(delvis)). <https://www.konsumentverket.se/globalassets/relaterat-innehall/regeringsuppdrag-forum-for-miljosmart-konsumtion-konsumentverket.pdf>.
- Regeringen. (2017g). *Uppdrag till Konsumentverket att stimulera miljösmarta konsumtionsmönster*. (Fi2017/01173/KO (delvis)). <https://www.konsumentverket.se/globalassets/relaterat-innehall/2018/uppdrag-till-konsumentverket-att-stimulera-miljosmarta-konsumtionsmonster.pdf>.
- Regeringen. (2018a). *Beställaransvar för ordning och reda på vägarna Prop. 2017/18:209 (2017/18:209)*. <https://data.riksdagen.se/fil/F8533F4D-8FC8-46FE-AB81-082783480F12>
- Regeringen. (2018b). EU:s transportministrar nådde överenskommelse om transportfrågor [Press release]. <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2018/12/eus-transportministrar-nadde-overenskommelse-om-transportfragor/>
- Regeringen. (2018c). *Fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018-2029. Diarienummer N2018/03462/TIF*.
- Regeringen. (2018d). Innovationskluster ska främja användning av flytande biogas inom tunga transporter [Press release]. <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). <https://www.regeringen.se/4a010a/contentassets/b034b858d00c4320b67547ee23a1e261/genomforande-av-andringar-i-utstationeringsdirektivet-dir-201866>.
- Regeringen. (2018f). *Regeringens proposition 2017/18:198 Förlängd klampning*. (Prop 2017/18:198). <https://www.regeringen.se/49550c/contentassets/5d91af3d353846029f639399e5756b1e/171819800webb-002.pdf>.
- Regeringen. (2018g). *Regeringens proposition 2018/19:1 Budgetpropositionen för 2019; Bilaga Klimatredovisning; Bilaga till utgiftsområde 20*.
- Regeringen. (2018h). *Regleringsbrev för budgetåret 2018 avseende Trafikverket inom utgiftsområde 22 Kommunikationer*. 2018-12-12.
- Regeringen. (2018i). *Uppdrag att analysera hur intermodala godstransporter kan främjas*. (N2018/04589/TS). <https://www.regeringen.se/4a53cc/contentassets/cb593120beb2494288ef5de24413fc65/uppdag-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).
<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).
<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).
https://www.regeringen.se/49972b/contentassets/7f05b0814e6648c191c5d41e50e8c825/n2018_02705.pdf.
- Regeringen. (2018m). *Uppdrag att följa upp och utvärdera arbetet med att genomföra den nationella godstransportstrategin*.
- Regeringen. (2018n). *Uppdrag att göra en översyn med anledning av bristen på säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken längs större vägar*. (N2018/04052/MRT).
<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. (2018o). *Uppdrag att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart*. (N/2018/04482/TS).
<https://www.regeringen.se/4a53c5/contentassets/705b7e876eb64e2aaaa1c2412ba42fa3/uppdrag-att-inratta-en-nationell-samordnare-for-inrikes-sjofart-och-narsjofart>.
- Regeringen. (2018p). *Uppdrag att inrätta ett kansli som kan bistå nationella godstransportrådet*. (N2018/04480/TS).
<https://www.regeringen.se/4a53c5/contentassets/b58c77a5e366451c97532e6e16c144b1/uppdrag-att-inratta-ett-kansli-som-kan-bista-nationella-godstransportradet.pdf>.
- Regeringen. (2018q). *Uppdrag att inrätta innovationskluster för etanol och transporteffektiva elektrifierade urbana godstransporter*. (N2018/02706/FÖF).
https://www.regeringen.se/49972c/contentassets/ae18b5c34f7d40569204b30fb1e72089/n2018_02706_.pdf.
- Regeringen. (2018r). *Uppdrag att intensifiera arbetet med att främja intermodala järnvägstransporter*. (N2018/04483/TS).
<https://www.regeringen.se/4a53bf/contentassets/e19c50ca1f904ee088c543f031817a45/uppdrag-att-intensifiera-arbetet-med-att-framja-intermodala-jarnvagstransporter>.
- Regeringen. (2018s). *Uppdrag att ta fram ett kunskapsunderlag som belyser utmaningar och möjligheter med uppkopplade, samverkande och automatiserade fordon, farkoster och system*. (N2018/03395/TS).
<https://www.trafa.se/globalassets/styrdokument/regeringsuppdrag/2018/uppdrag-att-analysera-framtidens-utmaningar-inom-transportsystemet.pdf>.
- Regeringen. (2018t). *Uppdrag att utarbeta förslag om horisontella samarbeten och öppna data för ökad fyllnadsgrad*. (N2018/04484/TS).
<https://www.regeringen.se/4a53cc/contentassets/9bf0a638419f4bcba980bd19bbe5a848/uppdrag-att-analysera-om-och-var-langre-lastbilar-bor-tillatas-pa-det-svenska-vagnatet>.
- Regeringen. (2018u). *Uppdrag att utreda säkerhetshöjande åtgärder för korta dragbilar*. In Näringsdepartementet (Ed.), (2018-08-30 ed.).
- Regeringen. (2018v). *Uppdrag att verka för bättre förutsättningar för godstransporter på järnväg och med fartyg*. (N2018/04481/TS).
<https://www.regeringen.se/4a53be/contentassets/d8ce3e8a9e1641e587539175c5a9217d/uppdrag-att-verka-for-battre-forutsattningar-for-godstransporter-pa-jarnvag-och-med-fartyg>.
- Regeringen. (2018w). *Ökat beställaransvar för internationella transporter och ökade befogenheter för tulltjänstemän*.
- Regeringen. (2019a). *Budgetpropositionen 2019/20:1 UTGIFTSOMRÅDE 22*.
- Regeringen. (2019b). *Effektivare kontroller av yrkestrafik på väg*.
<https://www.regeringen.se/4a4d79/contentassets/ac37b22d71f646b5ac8ea87d352cf994/kommittedirektiv-2019-51-effektivare-kontroll-av-yrkestrafik-pa-vag.pdf>.

- Regeringen. (2019c). *Klimatpolitiska handlingsplanen – Fakta-PM*.
- Regeringen. (2019d). *PROP. 2019/20:1 UTGIFTSOMRÅDE 21 Förslag till statens budget för 2020*.
- Regeringen. (2019e). Regeringen föreslår ökad takt i klimatarbetet.
<https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2019/09/regeringen-foreslar-okad-takt-i-klimatarbetet/>
- Regeringen. (2019f). *Regeringens proposition 2018/19:99 Vårändringsbudget för 2019*.
- Regeringen. (2019g). Regeringens proposition 2019/20:1 Förslag till statens budget för år 2020; Utgiftsområde 20 Bilaga 1 Klimatredovisning.
- Regeringen. (2019h). *Regeringens proposition 2019/20:65. En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan*.
<https://www.regeringen.se/4afbe4/contentassets/61f93d2abb184289a0c81c75395207b6/en-samlad-politik-for-klimatet-klimatpolitisk-handlingsplan-prop.-20192065>.
- Regeringen. (2019i). *Regeringens proposition 2019/20:1 Förslag till statens budget för 2020; Utgiftsområde 22 Kommunikationer*.
<https://www.regeringen.se/4a692e/contentassets/c689564aa19c4d29bcebb1c037a2e37b/utgiftsomrade-22-kommunikationer.pdf>.
- Regeringen. (2019j). *Regleringsbrev för budgetåret 2019 avseende Trafikverket inom utgiftsområde 22 Kommunikationer. 2019-10-31*.
- Regeringen. (2019k). Remiss av SOU 2019:11 Biojet för flyget.
<https://www.regeringen.se/remisser/2019/06/remiss-av-sou-2019-11-biojet-for-flyget/>
- Regeringen. (2019l). Statsrådets gemensamma arbete mot dödsolyckor i arbetslivet.
<https://www.regeringen.se/artiklar/2019/06/statsradens-gemensamma-arbete-mot-dodsolyckor-i-arbetslivet/>
- Regeringen. (2019m). Stöd godkänns till center för elektromobilitet.
<https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2019/12/stod-godkanns-till-center-for-elektromobilitet/>
- Regeringen. (2019n). *Svar på fråga 2018/19:618 av Mikael Larsson (C) Nya Isbrytare. (N2019/01488/US). 2019-05-13*.
- Regeringen. (2019o). *Uppdrag att upprätta en långsiktig underhållsplan avseende genomförande av järnvägsunderhåll*.
<https://www.regeringen.se/4ad604/contentassets/54db6109be454ec08216d09150fde7b5/rb-i-1-i2019-02972-tp-uppdrag-att-uppratta-en-langsiktig-underhallsplan-avseende-genomforande-av-jarnvagsunderhall.pdf>.
- Regeringen. (2019p). Uppdrag att utreda vissa säkerhetshöjande åtgärder. 12019/02305/TM.
- Regeringen. (2019q). Uppdrag att verka för ett utökat och breddat stöd till forskning och innovation på sjöfartsområdet. Diarienummer I2019/01350/US.
- Regeringen. (2019r). *Uppdrag om miljöstyrande start- och landningsavgifter*.
<https://www.regeringen.se/4adaf8/contentassets/779ff9ec5eca4b9b8d4488f5279969bb/rb-i-1-i2019-02304-tm-uppdrag-om-miljostyrande-start-och-landningsavgifter.pdf>.
- Regeringen. (2019s). *Ändamålsenliga sanktioner mot otillåtna avfallstransporter*.
https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/arende/betankande/andamalsenliga-sanktioner-mot-otillatna_H601MJU16.
- Regeringen. (2019t). *Ändring av uppdrag att främja hållbara biobränslen för flyg. (N2019/02898/BI)*.
- Regeringen. (2019u). *Ändring av uppdraget att inrätta ett innovationskluster för flytande biogas*.
<https://www.regeringen.se/4af66a/contentassets/c7bd1b2ce24743bca28a27ab13496f4c/andring-av-uppdraget-att-inratta-ett-innovationskluster-for-flytande-biogas>.
- Regeringen. (2019v). *Ändring av uppdraget att inrätta innovationskluster för etanol och transporteffektiva elektrifierade urbana godstransporter. (N2019/03149/BI)*.
<https://www.regeringen.se/4af5ee/contentassets/15242ce04948473299abc0271594d515/andring-av-uppdraget-att-inratta-innovationskluster-for-etanol-och-transporteffektiva-elektrifierade-urbana-godstransporter>.
- Regeringen. (2020a). Eva Nordmark håller pressträff om ändringar av utstationeringsreglerna och regionala skyddsombuds tillträdesrätt.
<https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2020/02/eva-nordmark-haller-presstraff/>

- Regeringen. (2020b). Mycket på gång inom ramen för den nationella godstransportstrategin. <https://www.regeringen.se/artiklar/2020/01/mycket-pa-gang-inom-ramen-for-den-nationella-godstransportstrategin/>
- Regeringen. (2020c). Nationell godstransportstrategi. <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/nationell-godstransportstrategi/>
- Regeringen. (2020d). *Regleringsbrev för budgetåret 2020 avseende Trafikverket*.
- Regeringen. (2020e). *Sveriges integrerade nationella energi- och klimatplan*.
- Regeringskansliet. (2017a). *Delrapport över genomförandet av Nationella säkerhetsstrategin*.
- Regeringskansliet. (2017b). *Faktapromemoria 2016/17:FPM101 Eurovinjettdirektivet*.
- Regeringskansliet. (2018a). *Delrapport över genomförandet av Nationella säkerhetsstrategin*.
- Regeringskansliet. (2018b). *Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter - en nationell godstransportstrategi* (N2018.21). <https://www.regeringen.se/49f291/contentassets/5e79349b796548f7977cbfd1c246a694/effektiva-kapacitetsstarka-och-hallbara-godstransporter--en-nationell-godstransportstrategi>
- Regeringskansliet. (2019). *Ändringar av järnvägsförordningens bestämmelser om upphörande av underhåll, nedläggning och upplåtelse av järnväg*. (2019/01902/TP). <https://www.regeringen.se/4adacd/contentassets/c1ad1196f8f240db90514bf47eda2d40/pm-nedlaggning-m.m.-av-jarnvagsnat.pdf>.
- Regeringskansliet. (2020a). *Regleringsbrev för budgetåret 2020 avseende Sjöfartsverket*. Retrieved from <https://www.esv.se/statsliggaren/regleringsbrev/?RBID=20447>.
- Regeringskansliet. (2020b). Remiss av ändringar av järnvägsförordningens bestämmelser om upphörande av underhåll, nedläggning, upplåtelse och överlåtelse av järnväg <https://www.regeringen.se/remisser/2019/07/remiss-av-andringar-av-jarnvagsforordningens-bestammelser/>
- Riksdagen. (2020). Elektroniska fraktsedlar vid vägtransport. https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/arende/betankande/elektroniska-fraktsedlar-vid-vagtransport_H701CU2
- RISE. (2019a). Om RISE. <https://www.ri.se/sv/om-rise>
- RISE. (2019b). RISE ska driva innovationskluster för fossilfritt flyg. <https://www.ri.se/sv/press/rise-ska-driva-innovationskluster-fossilfritt-flyg>
- Scania. (2019). Etanolarena Östergötland. <https://www.scania.com/se/sv/home/experience-scania/news-and-events/News/archive/2019/01/-nu-startar-etanolarena-oestergoetland---ett-innovationskluster-.html>
- Sjöfartsverket. (2017). *Isbrytare 2020; Förstudie - Slutrapport 1*. <https://www.sjofartsverket.se/pages/40569/IB%202020%20f%C3%B6rstudie%20-%20Slutrapport%201.pdf>
- Sjöfartsverket. (2019a). Farledsprojekt.
- Sjöfartsverket. (2019b). *Sjöfartsverkets anslagsframställan och treårsplan 2020-2022*. <http://www.sjofartsverket.se/pages/594/Tre%c3%a5rsplan%20f%C3%B6rstudie%20-%20Slutrapport%201.pdf>
- Skolverket. (2018). *Samlad redovisning och analys inom yrkesutbildningsområdet. Rapport 472*.
- Skolverket. (2019a). *Elever i gymnasieskolan läsåret 2018/19. PM Dnr 2018:00718*.
- Skolverket. (2019b). *Information om kontrollen. Dnr 2019:00621 - 50*.
- Skolverket. (2019c). *Uppföljning av utbildningar som finansierats med statsbidrag för regional yrkesinriktad vuxenutbildning 2018. PM Dnr: 2019:645*.
- Socialdemokraterna, C., Liberalerna och Miljöpartiet de gröna,. (2019). *Utkast till sakpolitisk överenskommelse mellan Socialdemokraterna, Centerpartiet, Liberalerna och Miljöpartiet de gröna*.
- SOU 2019:63. (2019). *Mer biogas! För ett hållbart Sverige*. https://www.sou.gov.se/wp-content/uploads/2019/12/SOU_2019_63_webb.pdf
- SOU. (2015). *Ett svenskt tonnageskattesystem*.
- SOU. (2019a). *Bebyggelse- och transportplanering för hållbar stadsutveckling. Betänkande av utredningen Samordning för bostadsbyggande. SOU 2019:17*.
- SOU. (2019b). *Näringslivets roll inom totalförsvaret. Betänkande av Utredningen om totalförsvarets försörjningstrygghet. SOU 2019:51*.

- Statens offentliga utredningar. (2019). *Genomförande av ändringar i utstationeringsdirektivet* (SOU 2019:25) (SOU 2019:25).
<https://www.regeringen.se/49bfa3/contentassets/14ec3056007c4909bda7b1b69a3e0c8e/genomforande-av-andringar-i-utstationeringsdirektivet-sou-2019.25.pdf>
- Statens offentliga utredningar. (2020). N 2018:01 Utredningen om framtidens järnvägsunderhåll.
<https://www.sou.gov.se/utredningar/?owner=infrastruktur%C2%ADdepartementet&selection=pagaende>
- Statskontoret. (2016). *Tillitsbaserad styrning i statsförvaltningen - Kan Regeringskansliet visa vägen?* <http://www.statskontoret.se/globalassets/publikationer/2016/201626a.pdf>
- Statskontoret. (2018). *Strategier och handlingsplaner. Ett sätt för regeringen att styra?*
- Statskontoret. (2020). *Utvärdering av En arbetsmiljöstrategi för det moderna arbetslivet 2016–2020.*
- Stockholms hamnar AB. (2019). <https://www.stockholmshamnar.se/om-oss/nyheter/2019/nedrakningen-fortsatter/>
- Sveriges åkeriföretag. (2019). Fair transport. <https://www.akeri.se/sv/fair-transport>
- SVT. (2019). Slussbygget stoppas – Sjöfartsverket och entreprenören går skilda vägar.
<https://www.svt.se/nyheter/lokalt/sodertalje/sjofartsverket-och-entreprenoren-gar-skilda-vagar-i-kanalsamarbetet>
- Takman, J., Trosvik, L., Vierth, I., Klintbom, P., & Huffmeier, J. (2019). *Triple F - Systemövergripande uppföljning 2019 – Uppföljning av hur godstransporter närmar sig det svenska klimatmålet 2030 - Delrapport.*
- technopolis Group. (2020). *Utvärdering Samverkansprogrammet Förnybara drivmedel och system 2014–2021.*
- Trafikanalys. (2014). *Tillräcklig internationell utblick i svensk infrastrukturplanering?* (2014:20).
- Trafikanalys. (2015). *Metoder för kartläggning av skogens varuflöden med registerdata och befintlig statistik* (PM 2015:12).
- Trafikanalys. (2018a). *Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2018.* 2018:12.
- Trafikanalys. (2018b). *Sårbarheter i transportsystemet* (PM 2018:6).
https://www.trafa.se/globalassets/pm/2018/pm-2018_6-sarbarheter-i-transportsystemet.pdf
- Trafikanalys. (2018c). *Uppföljning av de transportpolitiska målen 2018* (Rapport 2018:8).
https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2018/rapport-2018_8-uppfoljning-av-de-transportpolitiska-malen-2018.pdf? t_id=1B2M2Y8AsgTpgAmY7PhCfq%3d%3d& t_q=uppf%c3%b6ljning+av+de+transportpolitiska+m%c3%a5len& t_tags=language%3asv%2csiteid%3af9e4ecf2-4fe2-49ec-bd2f-7b6540d3eb17& t_ip=5.150.224.168& t_hit.id=Knowit EPi Site Trafa KitModules Document Models Media DocumentFile/ a24ec501-a174-4a99-91df-6d5fa517403a& t_hit.pos=2
- Trafikanalys. (2019a). *En breddad ekobonus.*
https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2019/rapport-2019_1-en-breddad-ekobonus.pdf
- Trafikanalys. (2019b). *Fartyg 2018 – Svenska och utländska fartyg i svensk regi.* Retrieved from
- Trafikanalys. (2019c). *Flygplatser i fokus.* https://www.trafa.se/globalassets/pm/2019/pm-2019_6-flygplatser-i-fokus.pdf
- Trafikanalys (2019d, 2019:1218). [Frågor om regeringsuppdraget om horisontella samarbeten, ärende #114 i dnr utr 2018/56].
- Trafikanalys. (2019e). *Miljökonsekvenser av nya farledsavgifter.*
https://www.trafa.se/globalassets/pm/2017/pm_2017_9_miljokonsekvenser-av-nya-farledsavgifter.pdf
- Trafikanalys. (2019f). *Regeringens godstransportstrategi - Uppföljning 2019.*
https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2019/rapport-2019_5-regeringens-godstransportstrategi---uppfoljning-2019.pdf
- Trafikanalys. (2019g). *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

- Trafikanalys. (2019h). *Trafikverkets arbete med modeller för samhällsekonomisk analys 2018. Rapport 2019:9.*
- Trafikanalys. (2019i). *Tunga och lätta lastbilars transporter - Fokus urbana miljöer* (PM 2019:4). https://www.trafa.se/globalassets/pm/2019/pm-2019_4-tunga-och-latta-lastbilars-transporter.pdf
- Trafikanalys. (2020). *Hur kan e-handels transporter bli mer hållbara? Redovisning av ett regeringsuppdrag.* https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2020/rapport-2020_2-hur-kan-e-handels-transporter-bli-mer-hallbara-redovisning-av-ett-regeringsuppdrag.pdf
- Trafikverket. (2014). *Regeringsuppdrag om innovationsupphandling. Rapport 2014:084. Ärende TRV 2012/32009.*
- Trafikverket. (2017a). *Förbättra förutsättningarna för näringslivet - PM till Nationell plan för transportsystemet 2018-2029.*
- Trafikverket. (2017b). *Trafikverkets strategiska inköpsarbete samt arbete med att arbetsrättsliga krav efterlevs i upphandlad verksamhet. Rapport. Redovisning av regeringsuppdrag. Publikationsnummer 2017:138.*
- Trafikverket. (2017c). *Tydligare ansvar och roller – avseende transportsektorns krisberedskap samt avseende arbete inför och vid höjd beredskap. Dnr. TRV 2017/45508. Utredning i samverkan mellan Trafikverket, Transportstyrelsen, Sjöfartsverket, Luftfartsverket och Energimyndigheten.*
- Trafikverket. (2017d). *Vidmakthållande; Underlagsrapport till Nationell plan för transportsystemet 2018-2029 [Press release]*
- Trafikverket. (2018a). *Bilaga 1, Nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastruktur 2018-2029.* https://www.trafikverket.se/contentassets/91cfa595c72c4cdaa0d9f5dd83853bdd/bilaga_1_nationell_transportplan_2018-2029_2018-05-31_detaljer.pdf
- Trafikverket. (2018b, 2018-10-17). *Fastställt nationell plan för transportsystemet 2018-2029.* <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planer-och-beslutsunderlag/Nationell-planering/nationell-transportplan-2018-2029/faststalld-nationell-plan-for-transportsystemet-2018-2029/>
- Trafikverket. (2018c). *Infrastruktur för snabbbladdning längs större vägar- ett regeringsuppdrag.*
- Trafikverket. (2018d, 2018-07-03). *ITS-direktivet och den svenska nationella åtkomstpunkten (NAP).* https://www.trafikverket.se/tjanster/Oppna_data/its-direktivet-och-den-svenska-nationella-atkomstpunkten-nap/
- Trafikverket. (2018e). *Nationell plan för transportsystemet 2018-2029 – Sammanställning och läshänvisning. PM Ärendenummer TRV 2018/63947.*
- Trafikverket. (2018f). *Omställning till fossilfrihet för statligt ägda fartyg - ett regeringsuppdrag (TRV 2018/23486).* https://www.trafikverket.se/contentassets/3a91aee21fe4d16a93daad62d6443bf/2018_236_omstallning_till_fossilfrihet_for_statligt_aga_fartyg_ett_regeringsuppdrag.pdf
- Trafikverket. (2018g). *Redovisning av framdrift, slutredovisning, 2018-06-29. Uppdrag avseende järnvägsunderhållets organisation och besiktningsfrågor. Regeringsuppdrag N2017/00208/TIF, N2016/06825/TIF.* https://www.trafikverket.se/contentassets/dbf70a5e74b745be8551f3fbde590f00/jarnvagsunderhallets_org_besiktning_180629.pdf
- Trafikverket. (2018h). *Samlad effektbedömning av förslag till nationell plan och länsplaner för transportsystemet 2018–2029.*
- Trafikverket. (2018i, 2018-12-20). *Statliga fartyg föregångare för fossilfrihet.* <https://www.trafikverket.se/om-oss/nyheter/Nationellt/2018-12/statliga-fartyg-foregangare-for-fossilfrihet/>
- Trafikverket. (2018j). *Transportövergripande risk- och sårbarhetsanalys.*
- Trafikverket. (2019a). *1,5 miljarder kronor satsas på cykel- och kollektivtrafik genom stadsmiljöavtal.* <https://www.trafikverket.se/om-oss/nyheter/Nationellt/2019-06/15-miljarder-kronor-satsas-pa-cykel-och-kollektivtrafik-genom-stadsmiljoavtal/>
- Trafikverket. (2019b). *Analys av torrhamnar och omlastningskajer för sjöfart på inre vattendrag. Uppdrag inom ramen regeringsuppdraget Nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart. TRV 2018/93261.*
- Trafikverket. (2019c). *Ansök om bidrag från Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF).* <https://www.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/ansok-om-bidrag/finansiering/>

- Trafikverket. (2019d). Ansökan om miljökompensation för godstransporter på järnväg. <https://www.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/miljokompensation-for-godstransporter-pa-jarnvag/>
- Trafikverket. (2019e). Dubbelspår genom Hallsberg; Frågor och Svar. <https://www.trafikverket.se/nara-dig/Orebro/vi-bygger-och-forbattrar/hallsberg-degeron/genom-hallsberg/fragor-och-svar-genom-hallsberg/>
- Trafikverket. (2019f). *Forskning och innovation – Årsrapport 2018 Trafikverket – Strategisk utveckling*.
- Trafikverket. (2019g). *Färdplan för ett uppkopplat och automatiserat vägtransportsystem. Publikationsnummer: 2019:113*.
- Trafikverket. (2019h). *Förslag till objekt som bör få byggstartas år 1-3 (2020-2022) samt objekt som bör få förberedas för byggstart år 4-6 (2023-2025)*.
- Trafikverket. (2019i). Gammelstads bangårdsförlängning. <https://www.trafikverket.se/nara-dig/Norrbottn/vi-bygger-och-forbattrar/Malmbanan/gammelstads-bangardsforlangning/>
- Trafikverket (2019j). [Handling # 68 i ärende Utr 2018/56, TRV 2019/109367, "Uppföljning av insatser nationella godstransportstrategin"].
- Trafikverket (2019k). [Handling # 82 i ärende Utr 2018/56, fråga om regelförenkling på järnväg].
- Trafikverket. (2019l). Handlingsplan För inrikes sjöfart och närsjöfart 62 åtgärder för ökad inrikes sjöfart närsjöfart 2019. *n2018/04482/ts, 2019:111*(TRV2018/92361).
- Trafikverket. (2019m). *Hinder för ökad omlastning till intermodala järnvägstransporter - Delredovisning av regeringsuppdrag* (ISBN 978-91-7725-561-1). https://www.trafikverket.se/contentassets/1160ae4fe6504bba8e3629eee4b60d7c/2019_2012_intermodala_jarnvagstransporter.pdf
- Trafikverket. (2019n). Horisontella samarbeten och öppna data, Regeringsuppdrag. *TRV 2018/92707, 2019:110*.
- Trafikverket. (2019o). Jakobshyttan. <https://www.trafikverket.se/nara-dig/Orebro/vi-bygger-och-forbattrar/hallsberg-degeron/Jakobshyttan/>
- Trafikverket. (2019p). *Järnvägsnätsbeskrivning 2020 Utgåva 2019-12-06 För leverans under tidsperioden 2019-12-15 till 2020-12-12*. https://www.trafikverket.se/contentassets/bd6854a8eee84ccc95be18da1d24f592/jnb_2020_191206.pdf
- Trafikverket. (2019q). Längre lastbilar på det svenska vägnätet – för mer hållbara transporter. *2018/97110, 2019:076*.
- Trafikverket. (2019r). Scandria@2Act – rent bränsle och smartare val av trafikslag. <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/forskning-och-innovation/aktuell-forskning/trafikslagsovergripande/scandria2act/>
- Trafikverket. (2019s). Stenkumla–Dunsjö. <https://www.trafikverket.se/nara-dig/Orebro/vi-bygger-och-forbattrar/hallsberg-degeron/stenkumla-dunsjo/>
- Trafikverket. (2019t). Säkra uppställningsplatser. <https://www.trafikverket.se/om-oss/var-verksamhet/trafikverkets-uppdrag/regeringsuppdrag-remisser-och-remissvar/Regeringsuppdrag/sakra-uppstallningsplatser/>
- Trafikverket. (2019u). *Trafikverkets arbete med produktivitet och innovation i anläggningsbranschen. Redovisning av regeringsuppdrag. Rapport. TRV 2018/36109*.
- Trafikverket. (2019v). *Trafikverkets årsredovisning 2018*. https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/59642/Ineko.Product.RelatedFiles/2019_068_trafikverkets_arsredovisning_2018.pdf
- Trafikverket. (2019w). *Underhållsplan för åren 2019-2020*.
- Trafikverket. (2019x). Underlag till Trafikanalys, handling # 24 i ärende Utr 2018/56.
- Trafikverket. (2019y). *Utvecklingsplan för transportekonomi och kapacitetsanalys*.
- Trafikverket. (2019z). *Årlig redovisning av Regeringsuppdraget Säkra uppställningsplatser*.
- Trafikverket. (2019aa). Åtgärder för ökad andel godstransporter på järnväg och med fartyg - REDOVISNING AV REGERINGSUPPDAG. *2019:140*(TRV 2018/93267).
- Trafikverket. (2020a). Ansök om bidrag från Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF). <https://www.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/ansok-om-bidrag/finansiering/>

- Trafikverket. (2020b). *Forskning och innovation – Årsrapport 2019 Trafikverket – Strategisk utveckling*.
- Trafikverket. (2020c). Godsstråk Avesta Krylbo–Dalslund, dubbelspår. <https://www.trafikverket.se/nara-dig/Dalarna/vi-bygger-och-forbattrar/godsstraket/>
- Trafikverket. (2020d). *Kompetensförsörjning i transportsektorn - Ett kunskapsunderlag i den långsiktiga planeringen*. Publikationsnummer: 2020:049.
- Trafikverket. (2020e). Lappbergsbangårdsförlängning. <https://www.trafikverket.se/nara-dig/Norrbotten/vi-bygger-och-forbattrar/Malmbanan/lappbergs-bangardsforlangning/>
- Trafikverket. (2020f). Malmbanan. <https://www.trafikverket.se/nara-dig/Norrbotten/vi-bygger-och-forbattrar/Malmbanan/>
- Trafikverket. (2020g). *Trafikverkets Forsknings- och innovationsplan*. Publikationsnummer 2020:039.
- Trafikverket. (2020h). *Trafikverkets genomförandeplan för åren 2020-2025*. <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1396878/FULLTEXT01.pdf>
- Trafikverket. (2020i). *Trafikverkets årsredovisning 2019*.
- Trafikverket, Transportstyrelsen, Luftfartsverket, & Sjöfartsverket. (2020). *Redovisning av regeringsuppdrag till bevakningsansvariga myndigheter att inkomma med underlag för den fortsatta inriktningen på det civila försvaret - gemensamt svar för transportområdet*.
- Trafikverket. (2020). Ingen nysträckning för nytt dubbelspår.
- Transport och logistik.se. (2019). DenCity testar innovativa lösningar för framtidens urbana logistiksystem.
- Transportstyrelsen. (2017). <https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Sjotrafik-och-hamnar/Lotsning/oversyn-av-lotsplikt/bakgrund/>
- Transportstyrelsen. (2018a). *Effekterna av införande av bullerkrav på befintliga godsvagnar. Beredningsunderlag för revidering av TSD Buller*. Retrieved from
- Transportstyrelsen. (2018b). *Nationella Riktlinjer för bunkring av flytande metan i Sverige*. <https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer/sjofart/nationella-riktlinjer-for-bunkring-av-flytande-metan.pdf>
- Transportstyrelsen. (2018c). *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. (2019a, 2014-06-19). Alternativa drivmedel. <https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Miljo-och-halsa/Klimat-och-energi/Alternativa-drivmedel/>
- Transportstyrelsen (2019b, 20191127). [Frågor om "Fler inre vattenvägar" i godstransportstrategin].
- Transportstyrelsen (2019c, 20200120). [Handling #130 i utr 2018/56, om minskade inträdeshinder på järnvägsmarknaden].
- Transportstyrelsen (2019d). [Handling # 78 i ärende Utr 2018/56].
- Transportstyrelsen. (2019e, 2019-03-26). ICAO:s globala klimatstyrmedel - CORSIA. <https://www.transportstyrelsen.se/sv/luftfart/Miljo-och-halsa/Klimat/Klimatstyrmedel/icaos-globala-klimatstyrmedel/>
- Transportstyrelsen. (2019f). *Obemannade luftfartyg i Sverige - Trender, effekter, förväntningar och behov. Rapport Dnr TSG 2019-4372*.
- Transportstyrelsen. (2019g, 2014-06-19). Regler om energieffektiv konstruktion och drift av fartyg. <https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Miljo-och-halsa/Klimat-och-energi/Regler-om-energieffektiv-konstruktion-och-drift-av-fartyg/>
- Transportstyrelsen. (2019h, 2014-06-19). System för insamling av information om drivmedel. <https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Miljo-och-halsa/Klimat-och-energi/Energy-Efficiency-Management-Plan/>
- Transportstyrelsen. (2019i). Viktiga steg mot högre kvalitet inom CORSIA. <https://www.transportstyrelsen.se/sv/luftfart/Miljo-och-halsa/Klimat/Klimatstyrmedel/viktiga-steg-mot-hogre-kvalite-inom-corsia/>
- Transportstyrelsen. (2019j). Översyn av lotsplikt. <https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Sjotrafik-och-hamnar/Lotsning/oversyn-av-lotsplikt/>
- Trivector. (2019). *Bilateral studie över HH-förbindelsens utredning*. Retrieved from
- Tågforetagen. (2020). Tågforetagen driver arbetsgivarfrågor och opinion för framtidens transporter. <https://www.tagforetagen.se/om-oss/>

- Upphandlingsmyndigheten. (2020a). Drivmedel.
<https://www.upphandlingsmyndigheten.se/hallbarhet/stall-hallbarhetskrav/fordon-och-transport/drivmedel/>
- Upphandlingsmyndigheten. (2020b). Fordon och transport.
<https://www.upphandlingsmyndigheten.se/hallbarhet/stall-hallbarhetskrav/fordon-och-transport/>
- Upphandlingsmyndigheten. (2020c). Tunga fordon.
<https://www.upphandlingsmyndigheten.se/hallbarhet/stall-hallbarhetskrav/fordon-och-transport/fordon/tunga-fordon/>
- Upphandlingsmyndigheten. (2020d). Upphandla fordon och transporter med mindre klimatpåverkan.
- Utredningen om självkörande fordon på väg. (2018a). *Vägen till självkörande fordon - introduktion Del 1. Slutbetänkande*. (SOU 2018:16). Statens offentliga utredningar
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
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
<https://www.regeringen.se/493238/contentassets/6d591e58fd9b4cad8171af2cd7e59f6f/biojet-for-flyget-sou-201911>.
- Westerdahl, L., & Bengtsson, J. (2019). *NCS3 - Hotanalys av ett informationssystem för transport av farligt gods. FOI-R--4735--SE. MSB 2018-10654*.
- WSP. (2019). WSP UTREDER FAST FÖRBINDELSE MELLAN HELSINGÖR OCH HELSINGBORG. <https://www.wsp.com/sv-SE/nyheter/2019/wsp-utreder-fast-forbindelse-mellan-helsingor-och-helsingborg>

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 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.