

**Nationella godstransportstrategin Rapport
– uppföljning 2021 2021:5**

Nationella godstransportstrategin Rapport
– uppföljning 2021 2021:5

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: 2021-03-31

Förord

Trafikanalys har regeringens uppdrag att följa upp och utvärdera genomförandet av den nationella godstransportstrategin. I denna rapport presenteras den tredje årliga uppföljningen av arbetet.

Rapporten är framtagen av Tom Andersson, Hans ten Berg, Sara Berntsson och Krister Sandberg som varit projektledare. Avdelningschef Per-Åke Vikman har också deltagit i ärendets beredning.

Stockholm i mars 2021

Mattias Viklund

Generaldirektör

Innehåll

Sammanfattning	5
Summary	8
1 Den nationella godstransportstrategin	11
1.1 Bakgrund	11
1.2 Trafikanalys uppdrag och genomförande	13
1.3 Disposition	15
2 Nya regeringsuppdrag 2020	17
3 Konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter	19
3.1 A: Robust, tillförlitlig och kapacitetsstark infrastruktur för godstransporter	19
3.2 B: Smidiga och effektiva gränsöverskridande transporter	31
3.3 C: Tydliga regler och en stärkt svensk transportnäring	38
3.4 D: Stärkt krisberedskap och civilt försvar för samhällsviktiga transporter	51
3.5 E: Ekonomiska styrmedel för hållbara godstransporter	57
3.6 F: Samordning och samarbete för ökad intermodalitet	60
4 Omställning till fossilfria transporter	69
4.1 G: Transporteffektivitet	69
4.2 H: Samhällsplanering för godstransporter	72
4.3 I: Krafttag för förnybara drivmedel	75
4.4 J: Nationell satsning på elektrifiering av godstransporter	81
4.5 K: Urbana godstransporter	87
5 Innovation, kompetens och kunskap	93
5.1 L: Permanent världsutställning för innovationer på transportområdet	93
5.2 M: Kompetens inom godstransporter och logistik	103
5.3 N: Ökad kunskap om godstransporter och varuflöden	108
6 Slutsatser och reflektioner	113
Referenser	119
Bilaga 1 Status 2020 och 2021	137
Bilaga 2 Regeringsuppdrag	141

Sammanfattning

Regeringen presenterade i juni 2018 en strategi för godstransporter: "Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi".¹ 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.

I augusti 2018 fick Trafikanalys regeringens uppdrag att följa upp och utvärdera strategins genomförande under perioden 2018–2022.² Trafikanalys uppföljning 2021 har fokuserat på det hittills bedrivna arbetet med att genomföra strategin genom en systematisk genomgång av insatserna.

Minskat antal nya uppdrag 2020

I uppföljningen i mars 2020 redovisades att förutom insatserna hade regeringen också beslutat om 16 regeringsuppdrag inom ramen för strategin, fem uppdrag till Trafikverket genom myndighetens regleringsbrev för år 2020 samt fyra övriga initiativ. Sedan mars 2020 har regeringen aviserat fem nya regeringsuppdrag till Trafikverket och ett uppdrag till Transportstyrelsen där den nationella godstransportstrategin eller dess tre målområden omnämns. Generellt är dock bilden att det saknas en tydlig koppling bland uppdragen av hur de ska bidra till att strategins mål ska nås. Samtliga av dessa uppdrag bedömer vi dock ryms inom befintliga insatser inom strategin. I regleringsbrevet till Trafikverket 2021 nämns även ett uppdrag om att intensifiera åtgärderna för överflyttning till sjöfart och järnväg i enlighet med en tidigare levererad redovisning.

Positiv utveckling – en del återstår

Alla insatser i strategin har bedömts enligt tre statuskoder: fullföljd (grön), pågående (gul) och osäker (röd). Under året har utvecklingen i genomförandet på insatsnivå varit i huvudsak positiv. För 11 av insatserna har bedömningen förändrats jämfört med uppföljningen 2020. I fyra av fallen går bedömningen från osäker till pågående. Sex av insatserna går från pågående till fullföljd. I ett fall ändras bedömningen i negativ riktning, från pågående till osäker. Trafikanalys konstaterar därmed att i mars 2021 är 25 (19 år 2020) insatser fullföljda och med avrapporterade resultat i enlighet med strategin, se Tabell 1. I 57 (59) fall är insatserna pågående. I 13 (17) fall bedömer Trafikanalys att det finns betydande osäkerhet kopplat till genomförandet av insatserna.

Av de tre målområdena i strategin är Omställning till fossilfria transporter det målområde som har högst andel fullföljda insatser, och lägst andel osäkra insatser. En förklaring är att

¹ (Regeringskansliet 2018)

² (Regeringen 2018c)

insatserna i detta målområde i större utsträckning än övriga innehåller utredningar och forskningsprojekt, det vill säga mer avgränsade aktiviteter både tids- och omfångsmässigt.

Tabell 1. Antal fullföljda, pågående och osäkra insatser i den nationella godstransportstrategin, mars 2021. Siffror inom parentes anger läget i mars 2020.

<i>Mål</i>	<i>Insats</i>	<i>Fullföljda</i>	<i>Pågående</i>	<i>Osäkra</i>
Konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter	A Robust, tillförlitlig och kapacitetsstark infrastruktur för godstransporter	1	8	1
	B Smidiga och effektiva gränsöverskridande transporter	1	6	
	C Tydliga regler och en stärkt svensk transportnäring	5	7	2
	D Stärkt krisberedskap och civilt försvar för samhällsviktiga transporter		2	2
	E Ekonomiska styrmedel för hållbara godstransporter	2	2	2
	F Samordning och samarbete för ökad intermodalitet	4	5	
Omsättning till fossilfria transporter	G Transporteffektivitet	1	2	
	H Samhällsplanering för godstransporter	1	1	1
	I Krafttag för förnybara drivmedel	5	5	
	J Nationell satsning på elektrifiering av godstransporter	2	5	
	K Urbana godstransporter		1	2
Innovation, kompetens och kunskap	L Permanent världsutställning för innovationer på transportområdet	1	7	1
	M Kompetens inom godstransporter och logistik	1	3	1
	N Ökad kunskap om godstransporter och varuflöden	1	3	1
	Summa	25 (19)	57 (59)	13 (17)

Konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter

Det första fokus- och målområdet i NGTS avser insatser för att klara klimatutmaningen och som samtidigt ger näringslivet en möjlighet att växa, vilket i sin tur skapar en starkare ekonomi och fler jobb.

Området är indelat i sex insatsområdena (Tabell 1). I Trafikanalys uppföljning 2020 bedömdes 30 insatser inom de sex insatsområdena som pågående, sju som fullföljda och elva som osäkra. Generellt är lägesbedömningarna 2021 av enskilda insatser desamma som i uppföljningen 2020, men för åtta insatser ser vi en förändrad status. I insatsområdet *Smidiga*

och effektiva gränsöverskridande transporter (B) har insatsen om en *Fast förbindelse till Danmark* (B16) fullföljts.

Detsamma gäller för insatsområdet *Tydliga regler och en stärkt svensk transportnäring* (C) där insatserna *EU:s mobilitetspaket* (C19), *Utstationering och vägtransporter* (C24) och *Gränsöverskridande transporter av avfall* (C31) som nu bedöms vara fullföljda. I insatsområdet *Robust, tillförlitlig och kapacitetsstark infrastruktur för godstransporter* (A) har insatserna *Näringslivspott för järnvägsåtgärder* (A3) och *Djupare farleder* (A5) gått från osäker till pågående. Samma bedömning görs för två insatser i insatsområdet *Ekonomiska styrmedel för hållbara godstransporter* (E) - insatsen *Ekobonus* (E38) samt insatsen *Miljöstyrande avgifter* (E40).

Omställning till fossilfria transporter

Det andra fokus- och målområdet i NGTS avser insatser för att klara vår tids stora utmaning – klimatförändringarna. Insatserna i fokus- och målområdet inriktas på att öka transport-effektiviteten och att genomföra övergången till förnybara drivmedel.

Området är indelat i fem insatsområden (Tabell 1). I Trafikanalys uppföljning 2020 bedömdes 17 insatser inom de fem insatsområdena som pågående, sju var fullföljda och två som osäkra. I årets uppföljning är två insatser att betrakta som fullföljda jämfört med förra uppföljningen i mars 2020 - insatserna *Infrastruktur för laddning av tunga fordon* (J70) där Trafikverket avrapporterat sina uppdrag, samt insatsen *Förstärkt och förlängt klimatinvesteringsstöd* (J73), där klimatinvesteringsstödet och stödet för lokal- och regional kapacitetsutveckling för klimat- och energiomställning blivit förlängda och fått mer pengar.

En insats har dock gått från pågående till osäker. Det gäller insatsen *Stadsmiljöavtal för gods-transporter* (K74), där inga medel kunnat betalas ut på grund av regler för hur stödet får betalas ut.

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.

Området är indelat i tre insatsområden (Tabell 1). I Trafikanalys uppföljning 2020 bedömdes 13 insatser inom dessa insatsområden som pågående och 3 som osäkra. Under 2020 ser vi fortsatt arbete med flera insatser. Inte minst har Trafikverket förtydligat sina Fol-insatser med direkt bäring på NGTS. Samtidigt har andra insatser försenats på grund av coronapandemin.

Generellt är lägesbedömningarna av enskilda insatser desamma som i uppföljningen 2020, men det skiljer sig beroende på insatsområde. Det händer mer inom Fol-området (permanent världsutställning) än inom kompetensförsörjning och kunskapsutveckling. Generellt går det långsamt för insatser som rymmer sektorsövergripande samordning, eller som gränsar till andra samhällssektorer.

Summary

In June 2018, the government adopted a strategy for freight transport. “Efficient, high-capacity, and sustainable freight transport - A National Freight Transport Strategy.”³ The objective of the Strategy is to create the conditions for efficient, high-capacity, and sustainable freight transport. The Strategy encompasses 95 policy measures, grouped into 14 action areas and three objectives:

- Competitive and sustainable freight transport,
- Transition to fossil-free transports, as well as
- Innovation, competence, and knowledge.

In August 2018, the government tasked Transport Analysis with monitoring and evaluating the implementation of the strategy during the years 2018-2022.⁴ Transport Analysis’ monitoring during 2021 has focussed on the implementation of the strategy thus far, through a systematic study of the policy measures that have been put into place.

Fewer assignments during 2020

As of March 2020, the government had given public agencies 16 assignments related to the strategy. The Swedish Transport Administration (Trafikverket) had received five assignments in conjunction with the agency’s annual appropriation letter for 2020. In addition, the government had launched four further initiatives. Since March 2020, the government has announced five new assignments to the Swedish Transport Administration and one assignment to the Swedish Transport Agency (Transportstyrelsen). In all of these assignments, the National Freight Transport Strategy or its objectives are mentioned. However, there is still a lack of clarity as to how the assignments will contribute to achieving the Strategy’s objectives. In addition, all the new assignments are already covered by existing policy measures within the Strategy. An assignment given to the Swedish Transport Administration in the annual appropriation letter for 2021 concerns intensifying measures directed towards shifting road freight transport to maritime shipping and rail, in accordance with an earlier report from the agency.

Positive developments, but much work remains

All the measures within the Strategy have been assessed and categorised into three statuses: completed (green), on-going (yellow), uncertain (red). During the year, developments in implementation have generally been positive. For 11 policy measures, the status has changed as compared with the 2020 monitoring report. In four cases, status has changed from uncertain to on-going. Six measures have changed status from on-going to completed. In one case, the assessment shows a negative trend, with the status changing from on-going to uncertain. Transport Analysis concludes that in March 2021, 25 measures have been completed (compared with 19 in 2020) and that the results of these are in line with the Strategy; see Tabell 0.. Activities are on-going with regards to 57 measures (59 in 2020). In 13

³ (Regeringskansliet 2018)

⁴ (Regeringen 2018c)

cases, Transport Analysis deems there to be considerable uncertainty as concerns implementation status. The figure was 17 in 2020.

Transition to Fossil-Free Transports is the objective with the greatest proportion of completed measures, and the lowest proportion with uncertain status. One explanation for this is that the measures related to this objective to a larger extent involve inquiries and research projects. These activities are more limited in scope and time.

Table 1. Number of completed, on-going, and uncertain measures within the National Freight Transport Strategy. Figures in parentheses refer to March 2020.

Objective	Action Area	Completed	On-going	Uncertain
Competitive and sustainable freight transport	A robust, dependable, and high-capacity infrastructure for freight transport	1	8	1
	B Flexible and efficient cross-border transport	1	6	
	C Clear rules and a healthy Swedish transport branch	5	7	2
	D Strengthened civil contingencies and defence of essential transports		2	2
	E Economic policy instruments for sustainable freight transport	2	2	2
	F Co-ordination and co-operation for increased inter-modality	4	5	
Transition to fossil-free transports	G Transport efficiency	1	2	
	H Land-use planning for freight transports	1	1	1
	I Drive towards renewable fuels	5	5	
	J National drive for electrification of freight transport	2	5	
	K Urban freight transport		1	2
Innovation, competence, and knowledge	L Permanent world exhibition for transport innovations	1	7	1
	M Competence in freight transport and logistics	1	3	1
	N Increased knowledge on freight transport and commodity flows	1	3	1
	Total	25 (19)	57 (59)	13 (17)

Competitive and sustainable freight transport

The first focus and objective area of the National Freight Transport Strategy encompasses policy measures to address challenges related to climate change, while at the same time affording the business sector growth opportunities, thus creating a stronger economy and more jobs.

This objective contains six action areas (Table 1). In Transport Analysis' monitoring report from 2020, 30 policy measures within the six action areas were deemed to be on-going, seven completed, and eleven had an uncertain status. In general, the 2021 assessment of progress concerning the individual measures shows little change as compared with the 2020 assessment. However, we do observe a changed status for eight individual measures. In the

area of *Flexible and efficient cross-border transports* (B), the measure concerning a *Fixed link to Denmark* (B16) has been completed. Also completed is the action area, *Clear rules and a strengthened Swedish transport sector* (C). Within this area the following policy measures have been completed: *The EU's mobility package* (C19), *Foreign operators and road transport* (C24), and *Cross-border waste transport* (C31) are now judged to be completed. Two measures have changed status from uncertain to on-going in the areas of *Robust, dependable, and high-capacity infrastructure for freight transport* (A): Business finance for rail transport (A3) and *Deep-water shipping lanes* (A5). The same assessment is made for two policy measures within the area, *Economic instruments for sustainable freight transport* (E): *Eco-bonus* (E38) and *Environmental fees* (E49).

Transition to fossil-free transports

The second focus and objective area in the National Freight Transport Strategy concerns measures for tackling the greatest challenge of our time, Climate change. The measures within this focus and objective area centre around increasing transport efficiency and implementing the transition to renewable fuels.

This objective contains five groups of policy measures (Table 1). In Transport Analysis' monitoring report from 2020, 17 policy measures were deemed to be on-going, seven completed, and two had uncertain status. In this year's monitoring report, two additional measures can be considered to be completed, as compared with the status in the March 2020 report. These include the assignment to the Swedish Transport Administration concerning *Infrastructure for charging heavy goods vehicles* (J70) as well as *Strengthened and extended climate investment subsidies* (J73). Within these measures, climate investment subsidies and subsidies for local and regional capacity development for the climate and energy transition have been extended and received increased resources. One measure, however, has changes status from on-going to uncertain. This concerns an *Urban environment agreement for freight transports* (K74); no resources could be dispersed as a result of the rules for how the support was to be paid.

Innovation, competence, and knowledge

The third focus and objective area in the National Freight Transport Strategy concerns measures to increase Sweden's capacity to produce innovative solutions and technologies, as well as to develop both existing and new companies. The policy measures should contribute to making Sweden a permanent world exhibition for transport innovations, as well as making it possible to move swiftly from the pilot stage to real implementation.

This objective contains three groups of policy measures (Table 1). In Transport Analysis' monitoring report from 2020, 13 of the measures within this action area were deemed to be on-going, while the implementation status of three was deemed to be uncertain. During 2020, we have observed continued work concerning further measures. For example, the Swedish Transport Administration has clarified the relationship between their R&D activities and the National Freight Transport Strategy. At the same time, other measures have been delayed due to the coronavirus pandemic.

In general, the status of the individual policy measures is roughly the same as in the 2020 monitoring report; however, the results vary somewhat among the policy measures. More work is being done concerning R&D (permanent world exhibition) than on the provision of skills and knowledge development. Progress has generally been slower as concerns measures that entail cross-sector co-ordination or those that touch upon other policy areas.

1 Den nationella godstransportstrategin

1.1 Bakgrund

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. Den svenska handelsflottan har sedan botten-noteringen vid utgången av 2016 ökat något i antal men minskat i bruttodräktighet. Den svenskkontrollerade flottan uppvisar tillväxt både i antal och bruttodräktighet.

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 den nationella godstransportstrategin (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.

Den nationella godstransportstrategin (härefter förkortad till NGTS) lanserades i juni 2018. Strategins syfte är att skapa förutsättningar för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter. Den ska bidra till att de transportpolitiska målen nås, stärka näringslivets konkurrenskraft och främja överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart, samt 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. 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. En del i detta är att ett nationellt godstransportråd (NGTR) har skapats. NGTR beskrivs som en plattform för det fortsatta arbetet med godstransportstrategin. NGTR har ett fyraårigt uppdrag och ska verka utifrån ett trafikslagsövergripande perspektiv. I NGTS framgår också att regeringen anser att arbetet med NGTS behöver följas upp och utvärderas för att successivt kunna utvecklas.

Konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter	Omställning till fossilfria transporter	Innovation, kompetens och kunskap
• Robust, tillförlitlig och kapacitetsstark infrastruktur • Smidiga och effektiva gränsöverskridande transporter • Tydliga regler och stärkt svensk transportnäring • Stärkt krisberedskap och civilt försvar för samhällsviktiga transporter • Ekonomiska styrmedel för hållbara godstransporter • Samordning och samarbete för ökad intermodalitet	• Transporteffektivitet • Samhällsplanering för godstransporter • Krafttag för förnybara drivmedel • Nationell satsning på elektrifiering av godstransporter • Urbana godstransporter	• Permanent världsutställning för innovationer på transportområdet • Kompetens inom godstransporter och logistik • Ökad kunskap om godstransporter och varuflöden

Figur 1.1. Tre målområden och 14 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).

1.2 Trafikanalys uppdrag och genomförande

Regeringen presenterade i juni 2018 en strategi för godstransporter: "Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi".⁵ I augusti samma år fick Trafikanalys regeringens uppdrag att följa upp och utvärdera strategins genomförande under perioden 2018–2022.⁶

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 och 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.

En 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 årlig uppföljning. Utvärderingsarbetet har 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 har ingått i Trafikanalys delutvärdering som publicerades i december 2020. Detta perspektiv kommer även att ingå i slututvärderingen i december 2022.

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. För det andra har vi följt upp samverkan mellan aktörer och samordning av insatser, om och hur det utvecklas och bidrar till förändring. Denna andra uppföljningsdel om samverkan har vi dock valt att inte fokusera på specifikt i denna uppföljningsrapport eftersom en sådan nyligen redovisades i samband med delutvärderingen i december 2020 varifrån de generella slutsatserna har hämtats om samverkan och samordningen av genomförandet. I strategin 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-

⁵ (Regeringskansliet 2018)

⁶ (Regeringen 2018c)

och samordningsperspektiv eftersom uppgifter samlas in från en mångfald av aktörer och källor, istället för en central samordnings- och planeringsfunktion. Begreppet "förutsättningar" i strategin 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 transport-systemet. 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 om 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.

I denna rapport redovisar vi alltså vår tredje uppföljning av arbetet med att genomföra NGTS. I huvudsak handlar det om arbetet till och med mars 2021. Uppföljningen har väglets av strategins syfte och övergripande inriktning, *att skapa förutsättningar för effektiva, kapacitets-starka och hållbara godstransporter*, och att genomförandet ska bidra till att de transport-politiska 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 följa upp insatserna i strategin har Trafikanalys samlat in underlag och uppgifter genom att söka efter publicerat material och bedriva ett brett kontaktarbete med Regeringskansliet, myndigheter, branschaktörer, transportörer och transportköpare. Målet har varit att identifiera planer, aktiviteter och resultat, organisationsstrukturer och processer i genomförandet av insatserna. Att identifiera aktörer och företrädare som kan besvara frågorna har varit ett arbete i sig eftersom det inte framgår av godstransportstrategin. De aktörer vi varit i kontakt med har varit olika villiga att redogöra för sitt arbete vilket har påverkat hur väl vi kunnat beskriva genomförandet på insatsnivå. I denna rapport redovisar vi källor i anslutning till enskilda insatser och frågeställningar.

Insatserna är av olika karaktär, vilket gör att frågornas relevans, form och innehåll varierat beroende på insats, aktör och företrädare. För ändamålet har vi formulerat ett protokoll för att bedöma fem aspekter av insatserna i strategin. I arbetet med uppföljningen har vi framför allt fokuserat på de fyra första frågorna. Den femte frågan anknyter mer till utvärderingen där även resultat och effekter av arbetet ska belysas. Mer specifikt har uppföljningen väglets 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?

Alla insatser i strategin har bedömts enligt tre statuskoder: pågående, fullföljd och osäker (Tabell 1.1). 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 infrastruktur-investeringar. 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 av insatsen.

Tabell 1.1. Protokoll för bedömningar av enskilda insatser i NGTS. En insats som bedöms ligga i någon fas 1–3 har vi benämnt som "pågående" (gul). En insats som bedöms ligga i någon fas 4–5 har vi benämnt som "fullföljd" (grön). Om det föreligger en betydande osäkerhet i något avseende i genomförandet av en insats har vi benämnt den som "osäker" (röd), oavsett vilken fas insatsen befinner sig i.

<i>Fas eller komponent i genomförandet av insatser</i>	Nyckelfråga i bedömningar <i>Är följande delar klargjorda i genomförandet?</i>	<i>Kriterier och färgkoder för en sammanfattande lägesbedömning av insatser</i>	
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>		

1.3 Disposition

Uppföljningen inleds med en kort sammanställning av vilka regeringsuppdrag och andra uppdrag som tillkommit sedan förra uppföljningen i kapitel 2. I de följande kapitlen finns samtliga insatser i NGTS beskrivna. Dessa tre kapitel kan med fördel användas som ett "uppslagsverk" för att finna information om enskilda insatser. Vi har givit samtliga insatser i strategin ett nummer.⁷

⁷ Numret består av en bokstav och en eller två siffror. Bokstaven representerar det insatsområde som insatsen hör till. Siffran anger insatsens turordning i strategin.

I kapitel 3 beskrivs insatser kopplade till målområdet konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter.

I Insatser kopplade till omställning till fossilfria transporter beskrivs och bedöms i kapitel 4.

Uppföljningen avslutas med att i kapitel 5 beskriva och bedöma insatser kopplade till innovation, kompetens och kunskap.

Kapitel 6 innehåller våra samlade slutsatser och reflektioner.

I Bilaga 1 finns en lista över samtliga insatser i NGTS med status enligt uppföljningen 2020 och 2021.

2 Nya regeringsuppdrag 2020

I mars 2020 fanns 20 särskilda initiativ listade på Regeringens webbplats⁸ om den nationella godstransportstrategin. Av de 20 initiativen var 16 regeringsuppdrag⁹ och fyra initiativ.

- En lagrådsremiss om elektroniska fraktsedlar vid vägtransport. Riksdagen godkände regeringens förslag i oktober 2019.¹⁰
- 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.
- Ett pressmeddelande om utvidgning av Stadsmiljöavtalen att även gälla stöd till godstransportlösningar, se insats K74.

Sedan mars 2020 har regeringen aviserat sex nya uppdrag till Trafikverket och Transportstyrelsen som är kopplade till genomförandet av den nationella godstransportstrategin. Samtliga av dessa uppdrag bedömer vi ryms inom befintliga insatser inom strategin.

- Effektiv sjöfart. Transportstyrelsen ska utreda och föreslå åtgärder och kontrollmöjligheter, med särskilt fokus på arbets- och levnadsförhållanden, som kan bidra till en mer säker, hållbar och effektiv sjöfart. Uppdraget ska redovisas 1 maj 2021 (se insats C29).
- Tågfärjeförbindelsen mellan Sverige och Tyskland. Trafikverket ska analysera och redovisa vilken funktion tågfärjeförbindelsen mellan Trelleborg och Tyskland har för en långsiktigt hållbar transportförsörjning. Uppdraget ska redovisas den 15 januari 2021 (se insats D32).
- Godskorridorer på järnväg. Trafikverket ska ta fram ett kunskapsunderlag inför översynen av EU:s godskorridorer på järnväg. Uppdraget ska redovisas den 31 januari 2021 (se insats B13).
- Utökat uppdrag för den nationella samordnaren för inrikes sjöfart och närsjöfart. Uppdraget för Trafikverkets nationella samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart ändras. Samordnaren ska nu även ha dialog om hamnavgifter med hamnar och aktörer som är verksamma i hamnar. Detta tilläggsuppdrag redovisas den 30 september 2021 (se insats F42).
- Utbyggnad av elvägar. Trafikverket ska inleda planering för en utbyggnad av elvägar längs det statliga vägnätet. Uppdraget redovisas den 1 feb 2021 (se insats J67).
- Snabbladdning av tunga fordon. Trafikverket ska analysera behovet av laddinfrastruktur för snabbladdning av tunga fordon längs större vägar. Den del av

⁸ (Regeringen 2020e)

⁹ 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. Majoriteten av uppdragen återfinns inom målområdet Konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter, fyra inom målområdet Omställning till fossilfria transporter och två till Innovation, kunskap och kompetens.

¹⁰ (Riksdagen 2020a)

uppdraget som avser snabbbladdning för personbilar, redovisades 13 november 2020
resterade uppdrag redovisas den 1 februari 2021 (se insats J70).

Vissa av regeringsuppdragen sträcker sig över flera år. Flera av dem innehåller krav på årlig redovisning, och/eller delredovisningar. I Tabell 2.1 redovisas antal regeringsuppdrag som har slutredovisning respektive år.

Tabell 2.1. Redovisning av regeringsuppdrag per år.

<i>År</i>	<i>2019</i>	<i>2020</i>	<i>2021</i>	<i>2022</i>	<i>2024</i>	<i>2029</i>
Slutredovisning	5	4	7	3	1	2
Delredovisning	5	2				
Årlig redovisning	6	6	6	5	3	2

Därutöver nämns i regleringsbrevet till Trafikverket 2021 under rubriken Godstransportstrategin att Trafikverket ska intensifiera arbetet med att genomföra de åtgärder som redovisats i myndighetens rapport Åtgärder för ökad andel godstransporter på järnväg och med fartyg (TRV 2018/93267), redovisa hur arbetet fortskrider samt när åtgärderna beräknas vara genomförda.

Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast 31 december 2021 (se insats F45).¹¹

¹¹ (Regeringen 2020k)

3 Konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter

Det första fokus- och målområdet i NGTS avser insatser för att klara klimatutmaningen men samtidigt ger näringslivet en möjlighet att växa, vilket i sin tur skapar en starkare ekonomi och fler jobb.

Området är indelat i insatsområdena *Robust, tillförlitlig och kapacitetsstark infrastruktur för godstransporter* (A), *Smidiga och effektiva gränsöverskridande transporter* (B), *Tydliga regler och en stärkt svensk transportnäring* (C), *Stärkt krisberedskap och civilt försvar för samhällsviktiga transporter* (D), *Ekonomiska styrmedel för hållbara godstransporter* (E) och *Samordning för samarbete för ökad intermodalitet* (F).

I Trafikanalys uppföljning 2020 bedömdes 30 insatser inom de sex insatsområdena som pågående, sju som fullföljda och elva som osäkra. Generellt är lägesbedömningarna 2021 av enskilda insatser desamma som i uppföljningen 2020, men för åtta insatser ser vi en förändrad status. I insatsområdet *Smidiga och effektiva gränsöverskridande transporter* (B) har insatsen om en *Fast förbindelse till Danmark* (B16) fullföljts och i insatsområdet *Tydliga regler och en stärkt svensk transportnäring* (C) bedöms nu insatserna *EU:s mobilitetspaket* (C19), *Utstationering och vägtransporter* (C24) och *Gränsöverskridande transporter av avfall* (C31) vara fullföljda. I insatsområdet *Robust, tillförlitlig och kapacitetsstark infrastruktur för godstransporter* (A) har insatserna *Näringslivspott för järnvägsåtgärder* (A3) och *Djupare farleder* (A5) gått från osäker till pågående.

Samma bedömning görs för två insatser i insatsområdet *Ekonomiska styrmedel för hållbara godstransporter* (E) där insatsen *Ekobonus* (E38) gått från osäker till pågående då regeringen tilldelat mer medel till systemet och Trafikverket betalat ut stöd till sökande företag, samt för insatsen *Miljöstyrande avgifter* (E40).

3.1 A: Robust, tillförlitlig och kapacitetsstark infrastruktur för godstransporter

I NGTS framhålls att en väl fungerande infrastruktur är en förutsättning för att skapa ett transportsystem som kan möta näringslivets behov och de utmaningar som samhället står inför. Regeringen lyfter fram tio insatser på området.

I två av insatserna går vår lägesbedömning från rött till gult jämfört med föregående år, eftersom investeringar och åtgärder tagit fart under 2020. För insatsen *Djupare farleder* (A5) gör vi denna bedömning eftersom mängden planerade och utförda projekt och investeringar tilltagit. Inom insatsen *Näringslivspott för järnvägsåtgärder* (A3) har dialoger om investeringar lett till ökad planering och förbrukning av avsatta medel.

I övrigt bedömer Trafikanalys att lägesbedömningarna inte förändras jämfört med föregående uppföljning.

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 gods-transporterna. 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 land-förbindelser genom den nya järnvägsanslutning som hamnen investerar i och så småningom även Tvärförbindelse Södertörn.

Uppföljning

Regeringen gav 2020 Trafikverket i uppdrag att redovisa status för objekt som ingår i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029.¹² I uppdraget ingick även att redovisa status för objekt som ingår i regeringens tidigare beslut om byggstarter, dels att föreslå objekt som Trafikverket bör få byggstarta år 1–3 (2021–2023) och vilka objekt som bör få förberedas för byggstart år 4–6 (2024–2026). Det totala ekonomiska utrymmet för namngivna objekt för utveckling av transportsystemet i nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 antas uppgå (i löpande pris) för perioden 2021–2023 till 54 375 miljoner kronor och för perioden 2024–2026 till 58 052 miljoner kronor. Planering för de objekt som ingick i regeringens tidigare beslut om byggstarter fortskrider enligt plan.¹³ I mars 2021 beslutade regeringen om ytterligare åtta byggstartsprojekt på specifika väg och järnvägssträckor.¹⁴

De investeringar som särskilt nämns i NGTS består av namngivna projekt i Trafikverkets nationella plan för transportsystemet år 2018–2029. Nedan följer en statusuppdatering av dem.

Ny spåranslutning till Gävle hamn är ett pågående projekt, liksom arbetet med *Södertälje sluss* (se insats A5 *Djupare farleder för mer information om Södertälje sluss*). Ett industrispår, bangård och stickspår färdigställdes i *Norviks hamn* våren 2020 för att koppla samman hamnen med järnvägsnätet.¹⁵ Stockholms Hamnar äger och ansvarar för driften av denna järnvägslinje och den finns därmed inte med i den nationella planen.

Dubbelspårsutbyggnad på *Godsstråket genom Bergslagen* består av flera sträckor som befinner sig i olika skeden. Hela utbyggnaden väntas vara klar 2029. Flera sträckor är redan klara såsom dubbelspåret genom Hallsberg¹⁶, mötesspåret i Jakobshyttan¹⁷ samt dubbelspåret på sträckan Stenkumla – Dunsjö.¹⁸ Dunsjö – Jakobshyttan har planerad byggstart till våren 2021. För sträckan Jakobshyttan – Degerön har järnvägsplanen vunnit laga kraft och planerad byggstart är 2021.¹⁹

¹² (Regeringen 2020o)

¹³ (Trafikverket 2020f)

¹⁴ (Regeringen 2021f)

¹⁵ (Stockholms hamnar AB 2020)

¹⁶ (Trafikverket 2020j)

¹⁷ (Trafikverket 2019h)

¹⁸ (Trafikverket 2019k)

¹⁹ (Trafikverket 2019b)

Dubbelspår mellan Avesta Krylbo och Dalslund har, enligt nationell plan, planerad byggstart mellan år 2018–2020. Projektet omnämns också i Trafikverkets byggstartsförslag, men har efter förseningar nu planerad byggstart 2023 enligt information på Trafikverkets webbplats.²⁰

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.²¹ Bangårdsförlängning vid Lappberget påbörjades under år 2019 och förväntas bli klar hösten 2021²² medan förlängningen i Gammelstad har planerad byggstart 2023.²³ Bangårdsförlängning i Nattavaara och Sikträsk har planerad byggstart år 2024–2029 enligt den nationella planen men finns inte med i Trafikverkets byggstartsförslag.

Tvärförbindelse Södertörn har planerad byggstart mellan år 2021 och 2023 enligt nationell plan. Projektet ingår bland dem som redan fått regeringens beslut om att förbereda för byggstart inom 4–6 år, men planerad byggstart bedöms nu ske senare än enligt nationell plan.²⁴

Sydstälänken finns med i nationell plan med byggstart år 2024–2029. Enligt Trafikverket är trolig byggstart 2027–2028. *Farleden till Luleå* är med i nationell plan för åren 2024–2029, den är även med bland förslagen på objekt som bör få fortsätta förberedas för att byggstarta åren 2024–2026.²⁵ Just nu pågår projektering och förberedelser inför genomförandet, projektet kommer enligt Trafikverket tidigast starta 2024. Se även 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

Enligt Trafikverkets årsredovisning för 2020 har verksamhetsvolymen för drift och underhåll av järnväg ökat jämfört med 2019. I och med högre anslagsnivåer har fler reinvesteringar genomförts under 2020. De ökade reinvesteringarna har gjort att risken för nya hastighetsnedsättningar på utpekade flöden och övriga flöden har minskat. Trafikverket har också kunnat åtgärda delar av det eftersläpande underhållet inom de prioriterade bandelarna. Däremot har järnvägsanläggningens tillstånd försämrats på delar med mindre trafik, där det sedan tidigare finns ett uppdämt underhållsbehov. Enligt årsredovisningen ökade ramanslaget

²⁰ (Trafikverket 2020g)

²¹ (Handling # 56 i Utr 2018/56 2019)

²² (Trafikverket 2020k)

²³ (Trafikverket 2019d)

²⁴ (Trafikverket 2020f)

²⁵ (Trafikverket 2020f)

för vidmakthållande av järnväg år 2020 till 12,6 miljarder kr. 26 År 2019 var motsvarande anslag 9,3 miljarder kr.²⁷

Den nationella planen styr inriktningen på underhållsverksamheten hos Trafikverket och den konkretiseras i en genomförandeplan. Genomförandeplanen har en tidshorisont på sex år och styr i sin tur de underhållsplaner som Trafikverket tar fram för att precisera sitt arbete. Den senaste genomförandeplanen publicerades i februari 2021 och avser åren 2021–2026.²⁸ Underhållsplanerna sträcker sig över fyra år och uppdateras årligen. I november 2019 fick Trafikverket ett regeringsuppdrag att ta fram en långsiktig underhållsplan för genomförande av järnvägsunderhåll gällande fyra år²⁹ (2020–2023), som publicerades i april 2020³⁰. I den beskriver Trafikverket att ett stort antal åtgärder kommer att genomföras under planperioden för att öka järnvägsnätets robusthet. De finansiella ramarna för järnvägsunderhåll har i denna plan ökat betydligt och det ger utrymme för både ett återtagande av eftersläpat underhåll och för fler åtgärder inom samtliga delar av anläggningen. Exempelvis att återställa hastighets- och bärighetsnedsättningar samt att minska risken för att de uppstår.

I underhållsplanen har fyra särskilt viktiga transportflöden valts ut där satsningar ska göras för att öka robustheten och säkerställa en hög funktionalitet för banor i järnvägssystemet. Dessa är: Västra stambanan (Stockholm–Göteborg), Södra stambanan (Stockholm–Malmö), norra godsflödet (Hallsberg–Luleå) och Malmbanan (Luleå–Riksgränsen). Underhållsplanen syftar även till att bibehålla tillståndet på tio övrigt utpekade flöden.

Under de kommande åren, fram till 2026, kommer Trafikverket successivt 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.³¹

Regeringen tillsatte 2018 en utredning (dir 2018:24) som skulle lämna förslag till hur det basunderhåll som bedrivs av Infranord AB för Trafikverkets räkning kan överföras till Trafikverket. Enligt ett tilläggsdirektiv under 2019 skulle utredaren även undersöka om allt basunderhåll som Trafikverket upphandlar ska föras över till Trafikverket.³² Utredningen publicerades i mars 2020.³³ Utredaren konstaterar bland annat att Trafikverket idag inte har tillräckliga förutsättningar för en effektiv styrning av järnvägsunderhållet. Samt att produktivitetsutvecklingen är svag, att allt för stor del av resurserna går till att avhjälpa fel istället för att förebygga att fel och trafikstörningar uppstår. Det påpekas även att Trafikverket måste utveckla och stärka sin kontroll av underhållet för att klara sitt ansvar för den statliga järnvägen. Utredaren menar att kunskapen om järnvägsanläggningens nedbrytning och effekter av olika underhållsåtgärder kan förbättras med ny och modern teknik. Men för att dra nytta av ny teknik krävs ett nytt och behovsanpassat anläggningsregister för effektiv informationshantering, något som Trafikverket trots att behovet funnits i över 10 år ännu inte har på plats.³⁴

Utredaren konstaterar vidare att när nu resurserna till järnvägsunderhåll ökar betydligt i den nationella planen för transportinfrastrukturen är det av yttersta vikt att dessa resurser används på bästa sätt för en robust och tillgänglig järnväg. Det är därför viktigt att Trafikverket

²⁶ (Trafikverket 2021p)

²⁷ (Trafikverket 2020r)

²⁸ (Trafikverket 2021n)

²⁹ (Regeringen 2019f)

³⁰ (Trafikverket 2020s)

³¹ (Trafikverket 2019l)

³² (Regeringen 2019c)

³³ (Statens offentliga utredningar 2020a)

³⁴ (Statens offentliga utredningar 2020b)

kontinuerligt och systematiskt prioriterar produktivtets- och innovationsarbetet och att ledning såväl som styrelse följer utvecklingen. Utredaren anser att Trafikverket i stort har rätt inriktning i sitt långsiktiga arbete, däremot är utvecklingstakten vad avser arbetsmetoder och teknik för låg. Trafikverkets inriktning att inte utföra operativ verksamhet i egen regi kritiserar då utredaren menar att det krävs verksamhet i egen regi för att kunna vara en professionell beställare. Den låga produktivtetsutveckling som skett i branschen anses delvis bero på avsaknaden av sådan verksamhet vid Trafikverket.³⁵ I sitt remissvar kommenterar Trafikverket bland annat när det gäller ny teknik att arbete pågår för att ersätta äldre IT-system och register med ett mer enhetligt system. I de äldre systemen och registren är järnvägsanläggningens olika komponenter digitalt definierade och entreprenören registrerar information från bland annat utförda besiktningar och underhållsåtgärder.

Den nya typen av system skulle möjliggöra att fysiska åtgärder som entreprenören gör i anläggningen på ett tydligare sätt än idag knyts till en digital kopia av anläggningen³⁶ – en så kallad digital tvilling.³⁷ Det handlar om att digitalisera gränssnittet mellan Trafikverket och dess entreprenörer, dvs flödet av underhållsåtgärder och att därigenom knyta åtgärder och kostnader till specifika platser och specifika anläggningsdelar. Det är en liten pusselbit i uppbyggnaden av en digital kopia av anläggningen. Implementeringen av underhållssystemet startade på allvar på järnvägssidan under 2020 med leveransuppföljning och fortsätter under 2021 med det tillståndsbaserade underhållet inom basunderhållet.³⁸ Underhållssystemet förväntas ge Trafikverket bättre möjligheter att prediktera och prioritera underhållsmedel utifrån till exempel ett stråk, en region eller på hela det nationella järnvägssystemet.³⁹

Trafikverket skriver i sin årsredovisning för 2020 att Projektet ANDA (Anläggningsdata och trafiknät) som var ett verksamhetsutvecklingsprojekt som syftade till att skapa förutsättningar för en väl fungerande digital hantering av information om väg-, järnvägs- och it-infrastruktur avslutades under 2020. Det ursprungliga uppdraget visade sig vara för komplext för att driva som ett enskilt projekt. Nedskrivningen på denna investering gjordes med 192 miljoner kronor för utvecklingskostnader som inte bedömts ha ett bestående värde.⁴⁰ Trafikverket uppger att delar av den funktionalitet som ANDA skulle ha fyllt omhändertas i det nya underhållssystemet och att andra delar hanteras vidare i befintliga system, framförallt Ban Informations Systemet (BIS).⁴¹

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, såsom det uttrycks i insatsen. I fjolårets uppföljning svarade Trafikverket att de anser att de gör det. Samt 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.⁴² I årets uppföljning har Trafikanalys inte fått återkoppling på frågan.

³⁵ (Statens offentliga utredningar 2020a)

³⁶ (Trafikverket 2021c)

³⁷ (Trafikverket 2020q)

³⁸ (Handling # 339 i Utr 2018/56 2021)

³⁹ (Trafikverket 2020q)

⁴⁰ (Trafikverket 2021p)

⁴¹ (Handling # 339 i Utr 2018/56 2021)

⁴² (Handling # 144 i Utr 2018/56 2020)

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 befintliga nationella planen för transportinfrastrukturen 2018–2029 ökades ramen med 100 miljarder kronor jämfört med den föregående planen. Av dessa avser 59 miljarder investeringar, 11 miljarder vägunderhåll och 30 miljarder järnvägsunderhåll. Ökade medel till underhåll har bland annat möjliggjort viktiga satsningar på prioriterade transportflöden, till exempel på Södra stambanan och Västra stambanan.⁴³ I denna plan är 1,2 miljarder kronor avsatta till den så kallade näringslivspotten. Slås det ut över planperioden innebär det cirka 100 miljoner kr per år. Arbete med planering av åtgärder har fortsatt under 2020. Under år 2020 förbrukades drygt 50 miljoner kr, under 2019 var motsvarande förbrukning 25 miljoner kr och 2018 var förbrukningen 19,5 miljoner kronor. Planeringen av åtgärder för 2021 omfattar över 100 miljoner och Trafikverket har tillsammans med näringslivet börjat hämta in den naturliga eftersläpning i förbrukning från planens inledande år, då konkreta förslag på åtgärder inte var framtagna eller utredda på ett sådant sätt att de kunde genomföras direkt. Åtgärderna som är av varierande omfattning och komplexitet är spridda över hela landet på det statliga järnvägsnätet.⁴⁴

Det konstateras i Trafikverkets inriktningsunderlag för åren 2022–2033 att behoven av medel för att upprätthålla nuvarande funktionalitet i transportsystemet överstiger ramarna i nationella planen för 2018–2029, såväl för väg- som järnvägssystemet. Orsakerna som nämns är bland annat ökat slitage och nedbrytning, ökad kunskap om tillstånd och behov samt förändrad kravbild. Specifikt för järnvägen nämns även att behovet ökar inom de delar av Trafikverket som inte är direkt knutna till järnvägsanläggningen såsom den digitala verksamheten med många it-system och växande datamängd.⁴⁵ Näringslivspotten omnämns inte explicit i inriktningsunderlaget. Trafikverket kommenterar detta med att framtagande av förslag till fördelning av medel till namngivna åtgärder och åtgärdsområden, t ex till näringslivspott, är något som sker i nästa steg i den ekonomiska planeringsprocessen, det vill säga inom ramen för åtgärdsplaneringen. Nu gällande plan och omfattningen på näringslivspotten gäller till dess annat beslut fattas.⁴⁶

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 deltar representanter från Näringslivets transportråd, Tåg företagen⁴⁷ samt Transportindustriförbundet. Därutöver kan behov som identifieras genom Trafikverkets regionala organisation och de regionala näringslivskontakterna kanaliseras in till grupperingen löpande för diskussion och utvärdering. Flera av aktörerna är generellt positiva till potten för näringslivsåtgärder på järnväg, men har synpunkter på att arbetsprocessen kan bli mer effektiv.

⁴³ (Trafikverket 2018b)

⁴⁴ (Handling # 319 i Utr 2018/56 2021)

⁴⁵ (Trafikverket 2020i)

⁴⁶ (Handling # 349 i Utr 2018/56 2021)

⁴⁷ Branschföreningen Tågoperatörerna har gått samman med Almega Tjänsteföretagen, avtalsområdet spårtrafik, och fått det nya namnet Tåg företagen 1 januari 2020 (Tåg företagen 2020).

Näringslivets transportråd (NTR) representeras i dessa dialoger av fyra personer från olika medlemsföretag. De anser att fördelningen av medlen görs i bra dialog med näringslivet men att processen tar för lång tid från beslut till utnyttjande. De menar att arbetssättet kan bli både effektivare och mer flexibelt. Exempelvis menar man att hanteringen av förbättringsförslagen skulle kunna vara mer transparent med tydligare återkoppling, att rollerna i gruppen bör förtydligas och att Trafikverket tydligare bör lotsa näringslivets representanter igenom verkets interna processer för näringslivsåtgärder som är lönsamma. Vissa delar av arbetet inom näringslivspotten upplevs framskrida i önskad takt, samtidigt som andra delar upplevs som mer långsamma och ineffektiva.⁴⁸ NTR menar att relativt enkla åtgärder skulle kunna attrahera mer gods till järnvägen, exempelvis genom att rulla ut de nya bromstabellerna samt tidigare-lägga delar av Längre, Tyngre, Större tåg-paketet (LTS). Men eftersom detta är åtgärder som redan finns med i den nationella planen är de inte aktuella inom ramen för näringslivspotten.⁴⁹ Samtidigt framför de att näringslivspotten ger en mer snabbfotad beslutsordning och att arbetssättet kan bidra till att ge Trafikverket mer insikt i hur transportmarknaden, och i synnerhet järnvägsmarknaden, fungerar.⁵⁰ NTR:s representanter anger själva tidsbrist som ett hinder för det egna engagemanget i arbetet samt att de kan bli bättre på att förankra och diskutera internt inför diskussions möten.

Transportindustriförbundets järnvägskommitté är generellt sett mycket positiv till arbetet med näringslivspotten och tycker att formerna för arbetet utvecklas i rätt riktning. De lägger stor vikt vid att de i sin roll kan föra fram aspekter relaterade till bl.a. hamnar och terminaler som inte är representerade i lika hög grad som varuägarna. Transportindustriförbundet vidhåller sin kritik mot att även små åtgärder, kända brister över tid, lätt blir utdragna projekt med hänvisning till tid för att få fram underlag. De förordar istället att sträva efter det tillräckliga snarare än det fulländande (som driver både kostnader och tid). Här ser de en tydlig förbättringspotential. I remissvar gällande inriktningsunderlaget för ny planperiod har de uttryckt önskemål om att potten bör utökas till att omfatta minst 150 MSEK per år.⁵¹

Tågföretagen angav i fjolårets uppföljning att näringslivspotten bidrar till mer flexibilitet men att processen är långsam och att metoderna för att fånga upp nya projekt inte är perfekt och avser själva att jobba mer aktivt med frågan.⁵²

Denna insats går från röd till gul, eftersom dialog om investeringar lett till ökad planering och förbrukning av avsatta medel.

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*

⁴⁸ Som exempel anges att de inte lyckas skapa samsyn kring praxisen för nyare svensk standard (750m; STAX 25ton; och lastprofil C) och dess prioritering i förhållande till den inom EU överenskomna TEN-T minimistandarden (740m; och 22,5ton). Samt att i de fall det inte är nödvändigt med åtgärdsvalsstudier (ÅVS) skulle dessa kunna väljas bort för att effektivisera genomförandet.

⁴⁹ Som exempel på detta nämns förlängning av spår i Hållnäs, förändrad axellast på mindre sträcka i Laxå, bromstabeller samt generella åtgärder för tunga, långa och stora tåg.

⁵⁰ (Handling # 327 i Utr 2018/56 2021)

⁵¹ (Handling # 290 i Utr 2018/56 2021)

⁵² (Handling # 59 i Utr 2018/56 2019), (Handling # 150 i Utr 2018/56 2020), (Handling # 169 i Utr 2018/56 2020)

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

Målet i *Nationell plan för transportsystemet 2018–2029* är att 70–80 procent av ett strategiskt utpekat vägnät för tung trafik ska upplåtas för BK4, vilket innebär att vägen kan upplåtas för 74 tons lastbilar. Trafikverket uppger att bärighetssatsningen av BK4 enligt nationella planen fortgår, se även insats *G51 Längre och tyngre fordon*. Trafikverket redovisade en implementeringsplan för regeringen via ett regeringsuppdrag i april 2020.⁵³ Fortsatt arbete sker enligt den planen, med smärre avvikelser. Sannolikt kommer något färre vägar upplåtas i norra Sverige och något fler i Trafikverkets region Väst än vad som planerats. Trafikverket ska uppdatera implementeringsplanen i april 2021.⁵⁴

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. Arbete med BK4 på dessa sträckor prioriteras i vanlig ordning tillsammans med näringslivet. När det gäller E4 har vägen ännu inte åtgärdats. Enligt Trafikverket ska den gamla kombinerade bron i Oxberg ersättas med två nya broar för väg- respektive järnvägstrafiken. Trafikverket planerar byggstart för vägbron 2024–2025 och järnvägsbron planeras att byggas 2026.⁵⁵ Byggtiden är 2 år.⁵⁶ Tills dess nyttjas den beredskapsbro för både väg och järnvägstrafiken som ligger på platsen sedan 2017.⁵⁷

Bron över Indalsälven i Kävsta, riksväg 86, har räknats hem för BK4-åtgärder men själva vägen i sig är också dålig. Två stora investeringsprojekt med finansiering från länstransportplanen i Västernorrlands län behöver genomföras innan vägen kan öppnas för BK4. Delen Kovland byggs 2021–2022 och sträckan mellan Silje–Kovland utförs 2024. Efter det kan hela RV86 öppnas för BK4.⁵⁸

Trafikverket arbetar i princip upp sina anslag till bärighet och tjälsäkring av vägar. Anslaget för år 2020 uppgick till 1 245 miljoner kr, vilket överskreds med 8 miljoner kr. Motsvarande anslag för 2019 var 1 126 miljoner kr och 1 161 miljoner kr för 2018.⁵⁹

Enligt Trafikverkets regleringsbrev för 2020 skulle de åtgärder som vidtagits för de medel som tillförts för att förbättra de enskilda vägarnas funktion och bärighet redovisas.⁶⁰ Under 2020 har 123 miljoner kronor använts för bidrag till särskilda driftåtgärder för att förbättra de enskilda vägarnas funktion och bärighet, bland annat för tyngre fordon. För att förbättra de enskilda vägarnas funktion och bärighet har Trafikverket fått ökat anslag för det särskilda driftbidraget och har under 2020 betalat ut 212 miljoner kronor fördelat på olika förstärkningsåtgärder. Trafikverkets utdelning av statsbidrag till årlig drift utgör huvuddelen av bidragen.

Hittills har 23 218 kilometer öppnats för BK4, vilket motsvarar 40 procent av det strategiskt utpekade vägnätet och 26 procent av hela det statliga vägnätet. För hela det statliga vägnätet öppnades under 2020 cirka 6 397 kilometer för BK4. Vägnätet kommer att upplåtas för BK4 allt eftersom vägsträckor och broar har förstärkts.⁶¹

⁵³ (Trafikverket 2020m)

⁵⁴ (Handling # 317 i Utr 2018/56 2021)

⁵⁵ (Handling # 317 i Utr 2018/56 2021)

⁵⁶ (Trafikverket 2020o)

⁵⁷ (Handling # 317 i Utr 2018/56 2021)

⁵⁸ (Handling # 317 i Utr 2018/56 2021)

⁵⁹ (Trafikverket 2021p)

⁶⁰ (Regeringen 2020j)

⁶¹ (Trafikverket 2021p)

Bärighetsåtgärder på vägsidan har funnits sedan slutet på 1980-talet och prioriteringen av åtgärder sker enligt Trafikverket i samverkan med näringslivet.⁶² Specifikt sker en dialog inom ramen för de s.k. bärighetsgrupperna som finns regionalt. I dessa grupper är berörda delar av näringslivet, branschorganisationer, andra väghållare med flera inbjudna. Trafikverket bjuder in och försöker i dialog med näringslivet finna nya relevanta aktörer, på senare år har de försökt utvidga deltagandet med gruv- och byggnäring.⁶³

Det finns även en nationell bärighetsgrupp där mer övergripande frågor gällande näringslivets behov behandlas där medel fördelas ut från nationell nivå till respektive Trafikverksregion utifrån behov. Sveriges Åkerier deltar både i den nationella bärighetsgruppen och i de regionala grupperna. Deras bild av arbetet är att det fungerar väl.⁶⁴

Skogsindustrierna deltar i Nationella bärighetsrådet och är representerade av medlemsföretagen i både regionala och lokala bärighetsgrupper i hela landet. Skogsindustrierna uppgav under 2019 att de upplever att de flesta regionala bärighetsråden fungerar och att dialogen med Trafikverket är positiv.⁶⁵ Någon nyare bild av deras syn på bärighetsrådet har Trafikanalys inte fått sedan dess.

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

Enligt Trafikverkets årsredovisningar framgår att det disponibla beloppet⁶⁶ för sjöfartsinvesteringar under 2020 uppgick till 489,3 miljoner. Av dessa förbrukades 151,5 miljoner kr samma år. Under 2019 uppgick det disponibla beloppet till 634,7 miljoner varav 242 miljoner kr förbrukades. Motsvarande för 2018 var 777,5 miljoner i disponibelt belopp varav 458,4 miljoner förbrukades. Tillgängliga medel för sjöfartsinvesteringar har alltså inte nyttjats fullt ut de tre senaste åren.

Då förbrukningen av medel till sjöfartsinvesteringar underskridits tre 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*. När det gäller slussprojekten i Södertälje och Trollhättan gjordes det en ändring i Trafikverkets instruktion i oktober 2019, som innebär att även Trafikverket får genomföra åtgärder i slussar och farleder. För dessa projekt har Trafikverket nu huvudansvaret för genomförandet.

⁶² (Handling # 24 i ärende Utr 2018/56 2019)

⁶³ (Handling # 317 i Utr 2018/56 2021)

⁶⁴ (Handling # 291 i Utr 2018/56 2021)

⁶⁵ (Handling # 102 i Utr 2018/56 2019).

⁶⁶ Ingående balans plus tilldelat anslag.

Följande projekt nämner sjöfartsverket kring insatsen djupare farleder.⁶⁷

- Projektet Slussarna i Södertälje har överlämnats från Sjöfartsverket till Trafikverket som nu är byggherre över projektet. En ny tidplan kommer att kommuniceras när Trafikverket är klar med sin genomlysning och strategi framåt.
- Slussarna i Trollhättan finns med i Nationell plan med planerad byggstart mellan åren 2024 och 2029. Trafikverket driver projektet. På Sjöfartsverket pågår arbete kring lokaliseringen av slussarna.
- Farleden i Mälaren ska muddras för att skapa ökad kapacitet och säkerhet. Tidsplanen kvarstår för att muddring ska genomföras under år 2021 och att projektet ska vara klart till år 2023.
- 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 kvarstår frågan kring tillåtlighet, denna förväntas klargöras under 2021 och planen är att tillståndsansökan då ska skickas in.
- Farleden till Luleå, Malmöporten, finns med i Nationell plan med planerad byggstart mellan åren 2024 och 2029. Enligt Sjöfartsverket fortgår projekteringen och åtgärden kommer anmälas till byggstartsrapportering till regeringen. Regeringsbeslut väntas i slutet av året.
- Skandiaporten (Göteborg) har lämnat in sin tillståndsansökan och dom förväntas under våren 2022.
- Den planerade muddringsinsatsen i Hargshamn är genomförd uppger Sjöfartsverket. Kvarstår gör muddringen för farleden i Mälaren som planerats till 2021.

Det ingår i Trafikverkets ordinarie verksamhet att arbeta med att integrera sjöfarten i infrastrukturplaneringen, de har inte fått något särskilt uppdrag kring detta. Bland det som Trafikverket nämner att de genomfört på området under 2020 ingår att de redovisat ett inriktningsunderlag⁶⁸ för den långsiktiga infrastrukturplaneringen. De har även sammanställt bristbeskrivningar enligt en ny modell där även bristerna i sjöfartens infrastruktur ingår. Till dessa bristbeskrivningar har Sjöfartsverket tagit fram en rutin och metodik för att löpande kunna bevaka och uppdatera statusen i den maritima infrastrukturen.

Under 2020 fastställde Trafikverket en färdplan⁶⁹ för överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Färdplanen beskriver hur Trafikverket prioriterar och genomför de åtgärder som presenterats i hel- och delredovisningar från tre av Trafikverkets regeringsuppdrag⁷⁰ från NGTS. Åtgärderna är sådana som Trafikverket själva kan vidta och som främjar en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. För att säkerställa att åtgärderna genomförs finns en koordinerande chefsgrupp som jobbar utifrån en särskild aktivitetslista och som i detalj beskriver hur Trafikverket ska genomföra åtgärderna och när de

⁶⁷ (Handling # 302 i Utr 2018/56 2021)

⁶⁸ (Trafikverket 2020i)

⁶⁹ (Trafikverket 2020e)

⁷⁰ De åtgärder som sammanfattas i handlingsplanen härrör från följande tre regeringsuppdrag: tillsätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart (se insats F42), intensifiera arbetet med att främja intermodala järnvägstransporter (se insats F45) samt verka för bättre förutsättningar för godstransporter på järnväg och med fartyg (se insats F47).

ska vara klara. I färdplanen ingår bland annat åtgärder som syftar till att bättre inkludera överflyttning i Trafikverkets planeringsunderlag.⁷¹

Trafikverket fick i regleringsbrevet för 2020 i uppdrag att redovisa hur långt de kommit med åtgärder för ökad andel godstransporter på järnväg och med fartyg. Detta redovisades i januari 2021.⁷² I regeringsbrevet för 2021 har Trafikverkets uppdrag skärpts såtillvida att Trafikverket ska "intensifiera arbetet" med genomförandet av åtgärderna. En redovisning av hur arbetet fortskrider samt när åtgärderna beräknas vara genomförda, ska redovisas till Regeringskansliet senast 31 december 2021.⁷³ Denna "intensifiering" pågår enligt Trafikverket redan inom färdplansarbetet.⁷⁴ Se även insats F45.

Trafikverket uppger att det pågår ett 20-tal olika farledsprojekt runt om i landet, i olika faser och med olika inriktning och omfattning. Bland annat utreder Trafikverket och Sjöfartsverket tillsammans möjligheterna att trafikera vissa kustområden med inlandssjöfartsfartyg. Utöver detta bistod Trafikverket regeringen med Sveriges inspel till kommissionen vad gäller revideringen av TEN-T förordningen.⁷⁵

Denna insats går från röd till gul eftersom projektplanering tagit fart och mängden planerade och utförda projekt och investeringar tilltagit.

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.

Uppföljning

Sjöfartsverket har fem statsisbrytare. Förnyelse av isbrytarflottan har påbörjats. Sverige och Finland har samma behov av kapacitet och ett samarbetsavtal finns för att gemensamt ta fram en design för ny isbrytare. Avtalet rör dock inte eventuell byggnation. Designfasen som ska pågå under hela 2021 är upphandlad tillsammans med Finska Trafikverket och sker vid finska varvet Aker Arctic. Tester utförs och ett koncept ska provas fram för att möta behov och krav såsom kapacitet att bryta en 32 m bred isränna, istället för dagens 24 m. Investeringskostnaderna för nya brytare är osäkra men efter att konceptfasen färdigställs under mars 2021 kan designarbetsprojektet presentera en konceptkostnad innan 1 april 2021 som därefter presenteras för departementet.⁷⁶

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. [...] Kajläget har ett begränsat djup vilket begränsar möjligheten till fler, och mer djupgående, fartyg. Farleds-

⁷¹ (Handling # 281 i Utr 2018/56 2021)

⁷² (Trafikverket 2021k)

⁷³ (Regeringen 2020k)

⁷⁴ (Handling # 282 i Utr 2018/56 2021)

⁷⁵ (Handling # 281 i Utr 2018/56 2021)

⁷⁶ (Handling # 286 i Utr 2018/56 2021)

förbättringar 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. Infrastrukturinvesteringen, projekt Skandiaporten, är ett samverkansprojekt mellan Sjöfartsverket, Trafikverket och Göteborgs Hamn AB. I december 2020 skickade Sjöfartsverket respektive Göteborgs Hamn AB in tillståndshandlingar och miljökonsekvensbeskrivning, MKB, för prövning av Mark- och miljödomstolen. Tillstånd från Mark och miljödomstolen är ett måste för att det fysiska arbetet ska kunna inledas med planerad kajförstärkning av Skandiahamnen 2022, muddring 2024 och gemensamt färdigställande med ett fördjupat kajläge första halvåret 2026.⁷⁷

Trafikverket är i avsiktsförklaring med Göteborgs Hamn, i Skandiaprojektet, överens om att hamnen ska verka aktivt för överflyttning av gods till sjöfart. De ska i samförstånd utreda och definiera målsättningar och åtgärder för att dels främja en överflyttning av gods till sjöfart och järnväg, dels minska den negativa lokala miljöpåverkan från sjöfarten och den tunga vägtrafiken till och från hamnens terminaler.⁷⁸ (Se även insatserna F42 och F44)

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. [...] 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 samt 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 2018.⁷⁹ Enligt medieuppgifter fanns en nästan färdig färdplan i slutet av år 2018. Någon färdplan har dock inte publicerats.⁸⁰ Arlandarådet är avslutat sedan den sista mars 2019. Hanteringen av Arlandarådets arbete är inte klar uppgav infrastrukturministern i svar på skriftlig fråga i november 2019.⁸¹

Under rådande marknadsförutsättningar har Swedavia AB utifrån bolagets uppdrag och affärsmässiga perspektiv gjort en konsekvensanalys av den fortsatta driften av Bromma flygplats. Swedavias bedömning är att det under rådande marknadsförutsättningar inte är affärsmässigt motiverat att driva Bromma vidare. Konsekvenserna av Swedavias bedömning analyseras för närvarande inom Regeringskansliet.⁸²

⁷⁷ (Göteborgs hamn 2020)

⁷⁸ (Trafikverket 2021k)

⁷⁹ (Näringsdepartementet 2017)

⁸⁰ (Rankka 2019)

⁸¹ (Sveriges riksdag 2019)

⁸² (Riksdagen 2020b)

A9 Kapillära nätet på järnväg

Uppföljning

Då insatsen bedömdes vara fullgjord i förra årets uppföljning⁸³ följs insatsen inte upp i denna rapport.

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 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 av statens ansvar och roll pågår på Regeringskansliet. Enligt medieuppgifter skulle arbetet ha varit klart under år 2018 men har i nuläget inget slutdatum.⁸⁴

Trafikanalys tog under år 2019 fram en rapport *Flygplatser i fokus*. Där framkommer att det statliga driftbidraget till icke-statliga flygplatser under långt tid har uppgått till drygt 100 miljoner kronor.⁸⁵ Två typer av bidrag finns för en kommun med en icke statlig flygplats - bidrag för flygplats som har trafik under allmän trafikplikt samt bidrag för flygplats som omfattas av den regionala planen för transportinfrastruktur.⁸⁶

Under 2018, 2019 och 2020 har Trafikverket haft olika varianter av tillfälliga driftstöd utöver de ordinarie driftstöden till icke statliga (regionala) flygplatser. Under 2020 fick Trafikverket ett extra tillskott på 100 miljoner som avsåg tillfälligt krisstöd för drift av regionala flygplatser, en åtgärd på grund av pandemin.⁸⁷ Under 2020 uppgick det ordinarie driftbidraget till flygplatser med allmän trafikplikt till 68,5 miljoner kronor respektive 34,6 miljoner kronor enligt stöd i länsplaneförordningen.⁸⁸

3.2 B: Smidiga och effektiva gränsöverskridande transporter

Den nationella godstransportstrategin anger 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.

Av sju insatser inom insatsområdet visar vår uppföljning att sex insatser är pågående. Det gäller Sveriges del 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). Arbetet med att utveckla

⁸³ Trafikanalys (2020c)

⁸⁴ (Lindberg 2020)

⁸⁵ (Trafikanalys 2019b)

⁸⁶ (Trafikverket 2020b)

⁸⁷ Den tillfälliga lösningens karaktär bör därför inte betraktas som ett ställningstagande kring hur regionala flygplatser ska finansieras i framtiden.

⁸⁸ (Handling # 336 i Utr 2018/56 2021)

godskorridoren ScanMed (B13) fortsätter som planerat. Inom ramen för gränsnära samarbeten bedriver Sverige ett fortsatt aktivt arbete inom Barentssamarbetet (B14). Inom insatsen Järnvägsförbindelse till Norge (B15) har Trafikverket genomfört analyser och åtgärdsförslag av de brister som regeringen pekade ut i fastställelsen av nationell plan för transportsystemet. Endast insatsen, *Strategisk analys av en ny fast förbindelse till Danmark* (B16), där Trafikverket fått i uppdrag att analysera en möjlig förbindelse mellan Sverige och Danmark bedöms som fullföljt då uppdraget avrapporterades till regeringen i januari 2021. Övriga insatser är pågående.

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 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 TEN-T:s stomnätsskorridoren 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

Trafikverket upprättar ansökningar om bidrag från Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE) till de delar av de transeuropeiska transportnätverken (TEN-T) som Trafikverket förvaltar. Trafikverket fick under 2020 beslut för medfinansiering för byggande av dubbelspår mellan Arlöv och Flackarp, byggande av järnvägstunneln i Göteborg (Västlänken), planering av nytt dubbelspår på Ostkustbanan liksom bidrag till ERTMS fordonsutrustning (medfinansieringen betalas till fordonsägarna). Utbetalningarna från EU-kommissionen för Trafikverkets CEF-finansierade projekt uppgick 2020 till 313 miljoner kronor i stöd för investeringar och utveckling. De största utbetalningarna var till projekten Arlöv-Flackarp (98 miljoner kronor), Västlänken (86 miljoner kronor), och Hamnbanan i Göteborg (61 miljoner kronor).⁸⁹

2020 års utlysning, CEF2020 MAP, öppnade den 15 december 2020 och sista ansökningsdag är den 22 mars 2021. Den är öppen att söka för svenska aktörer inom transportsektorn. Total budget för utlysningen ligger på 160 miljoner euro för hela EU. Utlysningen är relativt begränsad och omfattar bara ansökningar för studier för projekt som kan börja att byggas under perioden 2021–2024.

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) utgör en viktig finansieringskälla för projekt med koppling till de transeuropeiska nätverken för transporter.⁹⁰

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

⁸⁹ (Handling # 267 i ärende Utr 2018/56 2021), (Handling # 358 i ärende Utr 2018/56 2021)

⁹⁰ (Trafikverket 2020a)

FSE och TEN-T och i de korridorforum som ordnas kring ScanMed-korridoren (se även insats B13) 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 FSE. Ett arbete har nu inletts på departementet inför en kommande revidering av TEN-T-förordningen.⁹¹

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

Arbetet med förordningen European Maritime Single Window environment (EMSWe) inleddes 2019 och ska vara fullt implementerat i augusti 2025. EU-kommissionen och medlemsstaterna arbetar vidare med EMSWe. Sjöfartsverket är inne i en specifikationsfas som innebär ett arbete med specifikationer för ett harmoniserat rapporteringsinterface (RIM), gemensamma funktioner för användargränssnitt (GUI), kalkylark (excel) för uppladdning i GUI och för gemensamma användar- och åtkomstregister. För Sjöfartsverket innebär det bland annat att antalet personer som arbetar med frågan har ökat. Efter specifikationsfasen, som är annonserat till mars 2021, så tar kommittéförfarandet vid varvid lagstiftningen ytterligare ska specificeras.

Gällande frågan om instruktionsändring om en portal så pågår fortfarande en beredning av frågan på Regeringskansliet.⁹²

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

Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att ta fram ett kunskapsunderlag inför översynen av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik (förordningen). Trafikverket ska analysera godskorridorens funktion i Sverige samt förutsättningarna för och konsekvenserna av en eventuell förlängning av nuvarande godskorridor till Uleåborg och Narvik. I uppdraget ingår att göra relevanta analyser av den nationella och internationella marknaden för godstrafik på järnväg utifrån bestämmelserna i artikel 4 i förordningen, påverkan på nationella godstransporter, långsiktiga

⁹¹ (Handling # 267 i ärende Utr 2018/56 2021)

⁹² (Handling # 329 i ärende Utr 2018/56 2021)

konsekvenser av en sådan kapacitetsfördelningsmodell för bland annat transportinfrastruktur och totalförsvar.⁹³

Regeringen föreslår också en satsning på 200 miljoner kronor för att stärka järnvägens konkurrenskraft och bidra till en fortsatt överflyttning av godstransporter från väg till järnväg. Förslaget är en del i en extra ändringsbudget för 2020.⁹⁴

Utöver det föreslår regeringen en satsning på 500 miljoner kronor årligen mellan 2021–2023 för underhåll av statliga järnvägar i hela landet.⁹⁵

Trafikverket deltar aktivt i de gemensamma samarbets-organisationerna Scan Med Rail Freight Corridor (ScanMed RFC) och Rail Net Europe (RNE) som representerar infrastruktur-hållarna i Europa. ScanMed RFC erbjuder som tidigare 24 förplanerade tidtabeller per dygn mellan Malmö och Maschen över Öresundsförbindelsen. Antalet ansökningar av dessa har varit högt och motsvarar en överbokning på 190 procent. Inför tidtabellen 2021 har ansökta tidtabeller motsvarande 7 600 954 tågkilometer tilldelats, en ökning med 3 procent från året innan.

En viktig insats under 2020 har varit att koordinera och informera på ScanMed RFC:s webbplats om läget i korridoren avseende påverkan av covid-19 i respektive land. En kostnadsstudie har genomförts som jämför transportkostnader mellan och för respektive transportslag samt kombitransporter på utvalda relationer i korridoren för att påvisa att järnvägen är konkurrenskraftig framförallt på längre relationer.

En tidigare framtagen handbok för att underlätta koordinering och minimera konsekvenserna för järnvägstransporter vid större störningar har även detta år fått nyttjas vid en störning i Eidelstedt utanför Hamburg i augusti.⁹⁶

Fortsatt arbete mellan ScanMed, järnvägsföretag, terminaler och hamnar för att förbättra kvaliteten i trafiken fortgår. Arbetet med att involvera fler terminaler i kapacitetserbudandet av förplanerade tåglägen fortgår och under 2020, inför kommande planering av dessa, har förutom Båramo, nu även Nässjö terminal anslutit sig till detta arbete.

Trafikverkets arbetar också med genomförandet av 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.⁹⁷

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.

⁹³ (Infrastrukturdepartementet 2020c)

⁹⁴ (Infrastrukturdepartementet 2020a)

⁹⁵ (Infrastrukturdepartementet 2020b)

⁹⁶ (Handling # 244 i ärende Utr 2018/56 2021)

⁹⁷ (Handling # 244 i ärende Utr 2018/56 2021)

Uppföljning

Trafikverkets bidrag till Östersjöstrategin kopplas främst till delmålet "Goda transportvillkor i Östersjöområdet". Ett kontinuerligt arbete sker för att utveckla ett sammanhängande och gränsöverskridande transportsystem. Många av de infrastrukturprojekt som Trafikverket driver levererar nytta kopplade till delmålet, men i denna rapport ligger fokus vid projekt där transnationella samarbetsgrupper inom Östersjöregionen förekommer.⁹⁸

Det pågår flera initiativ inom ramen för Östersjöstrategin med bäring på godstransporter.

Scandinavian-Mediterranean Rail Freight Corridor (ScanMed RFC) (se mer under B13) är ett samarbete för att underlätta för gränsöverskridande godstransporter på järnväg. Detta handlar väsentligen om möjligheten att boka tågläge för hela eller del av sträckningen. Genom förplanerade tåglägen som är koordinerade mellan länderna och hänsyn tagen till planerade större banarbeten kan dessa bokas och tilldelas genom ett gemensamt bokningsverktyg.

Även två investeringsobjekt med finansiering från Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE).

- "YES" – Ystad upgrading Efficiency and Safety of port logistic (FSE)
- Removal of a major bottleneck between Flackarp and Arlöv on the Swedish Southern Main Line (FSE)

Det förekommer också samarbete mellan Trafikverket och andra länders motsvarande myndigheter i samband med planering av fysiska åtgärder. Exempel på sådana är,

- Haparanda-Torneå
- Malmbanan och
- funktionella mittstråket.

Liknande samarbeten bedrivs också vid tidiga studier av möjliga framtida infrastrukturinvesteringar. Exempel på detta är samarbete med Danmark om strategisk analys/förberedande studie för utveckling av förbindelse mellan Helsingör och Helsingborg, studier för stråket Stockholm-Oslo och studier för stråket Oslo-Göteborg (se mer under B15 och B16).⁹⁹ Trafikverket har nyligen också tagit fram en studie (Regeringsuppdrag) om nya järnvägsfärjor mellan Sverige och Tyskland.¹⁰⁰

Under 2020 har arbetet i Barents Euro-Arctic Transport Area (BEATA) fortsatt under Norges ledning med att genomföra några av de föreslagna åtgärderna i Joint Barents Transport Plan. En arbetsgrupp, där bland annat Trafikverket deltar, har tillsatts för utveckling och implementering av 24 timmars rastplatser längs gränsöverskridande vägar i Barentsregionen. Arbetsgruppen kommer under första halvåret 2021 att leverera en rapport innehållande kartläggning av befintliga rastplatser, behov av nya rastplatser, goda exempel på utformning av rastplatser samt ett öppet webbaserat kartverktyg för chaufförer och bilister.

För att främja samarbetet i Barentsregionen hade BEATA planerat för fyra seminarier under 2020–2021 med fokus på flyg i Barentsregionen, Vägsektorn i Barentsregionen, Järnväg i Barentsregionen och Sjötransporter i Barentsregionen (de två första under 2020 och de två sista under 2021). På grund av covid-19 har seminariet om Flyg i Barentsregionen senarelagts till februari 2021. Seminariet om Vägsektorn i Barentsregionen genomfördes hösten 2020 men

⁹⁸ (Trafikverket 2021r)

⁹⁹ (Handling # 262 i ärende Utr 2018/56 2021)

¹⁰⁰ (Trafikverket 2021q)

i form av ett webinarium med presentationer om Intelligent transport system (ITS), trafiksäkerhet och gröna transportkorridorer.¹⁰¹

Trafikverket bedriver ett kontinuerligt samarbete med Sveriges grannländer i Barentsregionen. Sveriges har under 2020 fortsatt sitt samarbete med Finland gällande tyngre lastbilar i arbetet med 76 tons fordon i Finland och BK4 (74 ton) i Sverige, det gäller även gränsproblematiken i Haparanda-Torneå för järnväg samt samarbetet med Norge för utveckling av kapaciteten på Malmбанan och Ofotbanan (se insats B15).¹⁰²

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/Ofotenbanan. Regeringen ser ett särskilt behov av att länderna gemensamt utreder hur järnvägsförbindelserna i de nämnda stråken kan stärkas.

Uppföljning

Trafikverket genomför analyser av de 16 brister som regeringen pekade ut i fastställelsen av nationell plan för transportsystemet (2018–2029).¹⁰³ Bristanalyserna kommer resultera i åtgärdsförslag som kan övervägas i kommande planeringsomgång och planrevidering.

De tre nämnda järnvägsförbindelserna mellan Sverige och Norge ingår bland dessa brister. De utpekade bristanalyserna som berör de tre nämnda stråken är,

- Narvik-Luleå, bristande kapacitet i järnvägssystemet,
- Stockholm-riksgränsen-Oslo, kapacitetsproblem och långa restider,
- Göteborg-Oslo, kapacitetsproblem och långa restider och
- Västra stambanan, bristande kapacitet, punktlighet, robusthet och säkerhet, långa restider.

Läget i utredningarna redovisades i Trafikverkets inriktningsunderlag i delrapporten "Resursbehov inom utvecklingsanslaget – en underlagsrapport till inriktningsunderlag 2020"¹⁰⁴, avsnitt 4.1. Inom ramen för de utpekade bristanalyserna utreds en mängd alternativa åtgärder i järnvägssystemet som senare kan mynna ut i förslag till åtgärder enligt fyrstegsprincipen och däribland redovisa förslag till nya namngivna objekt som kan övervägas i samband med kommande planrevidering.

Utöver detta ingår många åtgärder i stråken i gällande Nationell plan för transportsystemet 2018–2029. Sedan kommer det sannolikt att komma besked från regeringen i samband med direktiv till åtgärdsplaneringen respektive vid fastställelsen av planen.¹⁰⁵

¹⁰¹ (Handling # 242 i ärende Utr 2018/56 210303**)

¹⁰² (Handling # 67 i ärende Utr 2018/56 2019)

¹⁰³ (Handling # 292 i ärende Utr 2018/56 2021)

¹⁰⁴ (Handling # 292 i ärende Utr 2018/56 2021)

¹⁰⁵ (Handling # 292 i ärende Utr 2018/56 2021)

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

Svenska Trafikverket och Danska Vejdirektoratet och Transport-, Bygge- og Boligstyrelsen har tillsammans utrett möjligheterna för en ny fast förbindelse över Öresund. Utredningen har pågått under tre år (2018–2020) och har medfinansierats av Interregprogrammet Öresund-Skagerak-Kattegat. Uppdraget delades ut av den svenska och den danska regeringen, och ser över möjligheterna både för vägförbindelse och för kombinerad väg- och järnvägsförbindelse för persontrafik.

Utredningen är överlämnad till regeringarna. Syftet med analysen är att ge en grund för fortsatt politisk dialog och eventuella beslut om fördjupade utredningar för att kunna möjliggöra en fast förbindelse mellan Helsingör och Helsingborg.

En ny fast förbindelse över Öresund ökar tillgängligheten mellan Danmark och Sverige och innebär nya möjligheter för pendlare, fritidsresenärer och transporter av godstrafik på väg mellan de två länderna. Förbindelsen skapar förutsättningar för medborgarna att transportera sig på nya sätt och nå en större arbetsmarknad.

Rapporten som överlämnats till regeringen omfattar,

- danska och svenska prognoser kopplat till Öresundstrafikens utveckling och de trafikala effekterna av en Helsingör–Helsingborg-förbindelse,
- de trafikmässiga möjligheterna med de olika alternativen: både väg- och järnväg eller bara väg,
- finansieringsmöjligheter,
- samhällsekonomisk analys samt kompletterande redovisning av övriga nyttor såsom förändringar för mobilitet, näringslivsutveckling, gemensamt utbildningsutbud och sociala nyttor, samt
- den fasta förbindelsens eventuella påverkan på mobilitet och integration i Öresundsregionen.¹⁰⁶

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.

¹⁰⁶ (Trafikverket 2021f)

Uppföljning

Tullverket fortsätter att verka för smidiga gränspassager. Arbetet med utvecklingen av elektronisk tullhantering sker inom ramen för det EU-gemensamma arbetet. Det innebär även att näringslivet kommer få en mer digitaliserad, harmoniserad och effektiv tullhantering. Under 2020 har Tullverket etappvis infört förändringar inom importkontrollsystemet med målet att kunna ansluta postförsändelser och expressförsändelser via flyg till systemet under 2021. I kommande faser ansluts övriga transportslag och hela systemlösningen ska vara i drift 2024.¹⁰⁷

Tullverkets hantering av regeringens tillfälliga tillskott för att öka uppbördskontrollerna och ta fram en elektronisk lösning för att underlätta för privatpersoner att betala mervärdesskatt vid privatimport beskrevs i Trafikanalys tidigare uppföljning.¹⁰⁸

3.3 C: Tydliga regler och en stärkt svensk transportnäring

I NGTS framhålls att det krävs funktionella regler, god regelefterlevnad, ett effektivt kontrollsystem och en marknad med sund konkurrens för att stärka transportnäringen. Hur företagen inom transportsektorn bedriver sin verksamhet är avgörande för att åstadkomma konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter.

Sund konkurrens och schyssta villkor är viktigt inom alla trafikslag, men regeringen lägger särskild vikt vid att dessa frågor stärks avseende godstransporter på väg. Under 2020 har regeringen dessutom gett uppdrag till Transportstyrelsen om att utreda och föreslå åtgärder för att bidra till en mer säker, hållbar och effektiv sjöfart dvs. "schyssta villkor till havs" (se insats C29).

I årets uppföljning bedöms tre av insatserna som fullföljda jämfört med föregående uppföljning. För två av insatserna, *EU:s mobilitetspaket* (C19) samt *Utstationering och vägtransporter* (C24), görs denna bedömning eftersom det så kallade mobilitetspaketet trädde i kraft under 2020. De nya reglerna ska förbättra förarnas arbetsvillkor och undanröja skillnader mellan EU-ländernas tolkningar av reglerna om utstationering av arbetstagare inom vägtransportsektorn. Direktivet ska införlivas i svensk lagstiftning senast 2022 och kompletterande bestämmelser som behandlar bland annat ansvar vid överträdelse hanteras hos Regeringskansliet.

Avseende *Gränsöverskridande transporter av avfall* (C31) har regeringens stärkta finansiering av länsstyrelsernas tillsynsarbete möjliggjort både ökad tillgänglighet och tillsyn. För att öka spårbarheten av farligt avfall och förbättra avfallsstatistiken har dessutom Naturvårdsverket utvecklat en ny digital lösning för uppgiftslämnande som berör alla verksamheter som på något vis hanterar farligt avfall.

I övrigt bedömer Trafikanalys lägesbedömningarna i uppföljningen 2020 inte förändras jämfört med föregående år.

¹⁰⁷ (Handling # 243 i ärende Utr 2018/56 2021)

¹⁰⁸ (Trafikanalys 2020c)

C18 Beställaransvaret skärps

Uppföljning

Då insatsen bedömdes vara fullgjord i förra årets uppföljning¹⁰⁹ följs insatsen inte upp i denna rapport.

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. [...]*

Uppföljning

I augusti 2020 trädde nya EU-regler om kör- och vilotider i kraft genom det så kallade mobilitetspaketet som innehåller regler kring utstationering av lastbilsförare, förarnas kör- och vilotider och bättre efterlevnad av reglerna för cabotage.¹¹⁰ Kompletterande bestämmelser som framför allt behandlar ansvar vid överträdelser, såsom förskott av sanktionsavgift vid överträdelser, gick ut på remiss från regeringen i januari 2021.¹¹¹

Denna insats går från gul till grön eftersom mobilitetspaketet har beslutats och trätt i kraft och kompletterande svenska bestämmelser är föreslagna.

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 vägsnitavgift. [...] 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

En särskild utredare tillsattes under 2019 att 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. Dessutom ska en internationell utblick göras över hur kontrollverksamhet av yrkestrafik på väg har utformats i andra länder. Syftet med utredningen är att skapa en ordning för effektivare kontroller och sanktionssystem. Enligt ett tilläggsdirektiv under 2021 ska uppdraget slutredovisas senast den 30 april 2021.¹¹²

Ett regeringsuppdrag till Transportstyrelsen om korta dragbilar redovisades i oktober 2020.¹¹³ Uppdraget innefattade att utreda trafiksäkerhetsperspektivet och föreslå åtgärder, inklusive regelförändringar 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. Resultaten från utredningen visar att störst problem med stabilitet och framkomlighet och därmed risker

¹⁰⁹ Trafikanalys (2020c)

¹¹⁰ (Europeiska rådet 2020)

¹¹¹ (Regeringen 2021b)

¹¹² (Regeringen 2021j)

¹¹³ (Transportstyrelsen 2020e)

uppstår vid vinterväglag. För att förbättra förutsättningarna för förarna att kunna hantera vinterväglaget är en av de viktigaste åtgärderna att säkerställa att fordonen har tillräckligt med tryck på drivande axel. Utredningen föreslår att krav på viss bruttovikt som belastar den drivande axeln införs för 2-axliga tunga lastbilar, med en drivande axel, och med en eller flera tillkopplade släpvagnar, samt reglering av släpvagnarnas sammanlagda bruttovikt. Förslaget är att kravet ska gälla perioden 1 december–31 mars. En av utredningens slutsatser är att det inte är möjligt att införa nationella särkrav som skulle hindra fordon som godkänts i ett annat EU land från att användas i Sverige. Utredningen rekommenderar därför att Sverige fortsätter att medverka i det internationella arbetet om tekniska krav på bromsar på tunga fordon samt i arbetet om högsta tillåtna mått och vikter på fordon i internationell trafik. Promemorian var ute på remiss till 1 mars 2021.¹¹⁴

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

C21 Klampning under längre tid och höjda sanktionsavgifter

Uppföljning

Då insatsen bedömdes vara fullgjord i förra årets uppföljning¹¹⁵ följs insatsen inte upp i denna rapport.

C22 Säkra uppställningsplatser

NGTS: [...] *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.¹¹⁶ Transportköpare kan också ta ansvar genom att ställa krav på att förarna erbjuder 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-direktivet¹¹⁷ och utvecklingen av TEN-T (Trans-European Transport Networks) tillhandahålla information om säkra uppställningsplatser. Trafikverket har ett regeringsuppdrag att genomföra en översyn av säkra uppställningsplatser, som ska rapporteras i mars varje år. Slutredovisning sker till Regeringskansliet vid utgången av den nationella infrastrukturplanen för perioden 2018–2029.¹¹⁸ Trafikverket uppger att arbetet går enligt plan. Under 2020 har en översyn av krav och råd för rastplatser i VGU (Vägar och gators utformning) gjorts. Krav och råd kopplat till kapacitet och säkerhetshöjande åtgärder har förtydligats och införts i VGU till 2021. Två pilotprojekt för säkerhetshöjande åtgärder på trafikverkets rastplatser pågår. Det ena är ett pilotprojekt för närvarostyd belysning på en rastplats på E6 norr om Göteborg, det andra är en utredning om möjlighet till kamera-bevakning på en rastplats på E6/E20 norr om Landskrona.

Trafikverket analyserar dessutom underlag till en strategi som ska beskriva vad som behöver göras för att minska gapet mellan nuläge och målbild för förekomst av rast- och uppställningsplatser, kapacitet av parkeringsplatser samt åtgärder för förhöjd säkerhet på rast- och

¹¹⁴ (Regeringen 2020I)

¹¹⁵ Trafikanalys (2020c)

¹¹⁶ Arbetsmiljörégleringen ställer till exempel krav på riskbedömningar och att transportörer bland annat planerar rutterna så att onödiga risker undviks.

¹¹⁷ (Trafikverket 2018c)

¹¹⁸ (Regeringen 2018d)

uppställningsplatser. Strategin beskriver både vad Trafikverket kan göra men även vad andra aktörer kan göra för att minska gapet. Trafikverket uppger att strategin ska finnas framtagen 2021, att den ska beskriva nuläge och målbild för de tre delarna, förekomst av rast- och uppställningsplatser, kapacitet av parkeringsplatser samt åtgärder för förhöjd säkerhet på rast- och uppställningsplatser. En GAP-analys för varje del tas fram och utifrån den analysen kommer strategin beskriva vad Trafikverket och andra aktörer kan göra för att minska gapet. Ambitionen är också att strategin även ska hantera behovet av uppställning för angörings- trafik. I det ingår att förtydliga gränsdragning av vilket ansvar Trafikverket respektive andra parter har, samt hur samarbetet kan utvecklas. Under 2021 kommer arbete med piloterna ge svar på frågorna: Vilken påverkan har en närvarostyrd belysning på rastplatsen och vilka möjligheter till kamerabevakning finns på Trafikverkets rastplatser.¹¹⁹

Enligt Trafikverkets regleringsbrev för 2021 ska projektet inom ramen för den årliga redovisningen särskilt redovisa status avseende säkerhetsnivå vid samtliga uppställningsplatser längs större vägar samt hur planeringen ser ut vad gäller insatser för ökad säkerhet vid dessa uppställningsplatser. Dessutom ska en redovisning göras senast 31 mars 2021 av arbetet med att öka förekomsten av kameraövervakning vid rast- och uppställningsplatser. I denna del ska särskild samverkan ske med Polismyndigheten.

C23 Trafiksäkerhet för yrkesförare

NGTS: [...] 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. [...]

Uppföljning

Nollvisionens långsiktiga mål är att ingen ska omkomma eller skadas allvarligt i trafiken. I regeringens nationella arbetsmiljöstrategi för 2016–2020 ingick en nollvision mot dödsolyckor samt förebyggande av arbetsolyckor. Efter dialog¹²⁰ med arbetsmarknadens parter presenterade regeringen i februari 2021 en ny arbetsmiljöstrategi för åren 2021–2025.¹²¹ I denna prioriteras fyra områden.¹²² En av inriktningarna är en nollvision mot dödsolyckor, från en målsättning om att ingen ska dö på jobbet till att ingen ska dö till följd av arbete. Arbetsmiljöverket gör bedömningen att antalet företag som systematiskt bryter mot arbetsmiljörregelverket för att få konkurrensfördelar ökar. Ett av delmålen i strategin är därför en arbetsmarknad utan brott och fusk, att en bristfällig arbetsmiljö aldrig ska vara ett konkurrensmedel. Av strategin framgår även bland annat att arbetsmiljöverket ska planera sin tillsyn med utgångspunkt i analyser av arbetsmiljörisk och risk för att aktörer medvetet bryter mot regelverket vilket är vanligt förekommande inom vissa branscher, exempelvis transportbranschen. I övrigt nämns inga specifika åtgärder för yrkestrafiken i strategin.

Regeringen gav i februari 2021 Arbetsmiljöverket och Myndigheten för arbetsmiljökunskap i uppdrag att ta fram åtgärdsplaner inom sina respektive områden för att genomföra regeringens arbetsmiljöstrategi för 2021–2025. Åtgärdsplanerna ska utgå från strategins fyra

¹¹⁹ (Handling # 325 i Utr 2018/56 2021)

¹²⁰ (Regeringen 2020b)

¹²¹ (Regeringen 2021a)

¹²² Dessa fyra områden är: ett hållbart arbetsliv, ett hälsosamt arbetsliv, ett tryggt arbetsliv och en arbetsmarknad utan brott och fusk.

prioriterade områden och tydliggöra vilka åtgärder som myndigheterna ska genomföra för att nå strategins uppsatta mål och prioriteringar.¹²³

I det så kallade statsrådsinitiativet¹²⁴ gick sex ministrar under våren 2019 samman för att markera mot dödsfall i arbetet. Initiativet består av flera delar där berörda statsråd driver frågan inom respektive ansvarsområde. Inom detta initiativ utvärderade Stadskontoret under 2020 regeringens arbetsmiljöstrategi för åren 2016–2020.¹²⁵ Statskontoret bedömer kortfattat 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.

Arbetsmiljöverket redovisade samma år en analys om dödsolyckor i arbetslivet som skedde under 2018 och första halvåret 2019.¹²⁶ Inom detta initiativ tilldelades dessutom Transportstyrelsen uppdraget att utreda säkerheten för personal som utför arbete inom eller i anslutning till vägområdet.¹²⁷ Detta uppdrag redovisades under 2020 och remitteras av Regeringskansliet fram till första mars 2021.¹²⁸

Transportstyrelsens löpande arbete för att förbättra regelefterlevnaden vad gäller trafik-säkerheten för yrkesförare består bland annat av tillsynsverksamhet av kör- och vilotider, vägarbetsdidslagen och trafiktillstånd.¹²⁹ De uppger att de sedan fjolårets uppföljning av godstransportstrategin inte har några nya uppdrag eller uppdaterat några regelverk med direkt koppling till trafiksäkerhet för yrkesförare.¹³⁰ Under 2020 har de dock redovisat ett regeringsuppdrag som indirekt kan få påverkan på trafiksäkerheten för yrkesförare när det gäller körkort och yrkesbehörigheter. Det handlar om åtgärder mot fusk vid förarprov och illegal utbildnings-verksamhet, som i förlängningen ska resultera i säkrare förare.¹³¹

Sedan coronapandemins inträde har yrkeskompetensbeviset, YKB, förlängts i omgångar. Eftersom en gemensam lösning inom EU har dröjt har Sverige i början av 2021 gått fram med förslag¹³² till nationell lagstiftning, en proposition för regeringens bemyndigande att meddela föreskrifter om förlängd giltighetstid för YKB och undantag¹³³ från kravet på YKB. Riksdagen har fattat beslut och lagen trädde i kraft den 1 februari 2021.¹³⁴

Se även insats C20 för trafiksäkerhetsperspektivet när det gäller korta dragbilar.

¹²³ (Regeringen 2021k)

¹²⁴ (Regeringen 2019e)

¹²⁵ (Statskontoret 2020)

¹²⁶ (Arbetsmiljöverket 2020)

¹²⁷ (Regeringen 2019g)

¹²⁸ (Transportstyrelsen 2020c)

¹²⁹ (Handling # 78 i ärende Utr 2018/56 2019)

¹³⁰ (Handling # 256 i Utr 2018/56 2021)

¹³¹ (Transportstyrelsen 2020d)

¹³² (Regeringen 2021e)

¹³³ Ett undantag får bara avse den som haft ett yrkeskompetensbevis vars giltighetstid har löpt ut under perioden den 1 november 2020–31 januari 2021 och får inte gälla längre än sex månader.

¹³⁴ (Riksdagen 2021)

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. [...]

Uppföljning

Europeiska unionens råd antog det så kallade mobilitetspaketet under 2020. (Se även insats C19) De nya reglerna ska förbättra förarnas arbetsvillkor och innebär bland annat särskilda regler om utstationering av förare vid internationella transporter.¹³⁵ I särskilt EU-direktiv¹³⁶ fastställs särskilda regler för utstationering av yrkesförare inom den kommersiella vägtransportsektorn och för ett effektivt upprätthållande av efterlevnaden av dessa regler. I direktivet föreskrivs regler anpassade till den mycket rörliga karaktären hos arbete inom vägtransportsektorn. Syftet är att undanröja skillnader mellan EU-ländernas tolkning, tillämpning och upprätthållande av efterlevnaden av reglerna om utstationering av arbetstagare inom vägtransportsektorn. Direktivet trädde i kraft i augusti 2020, men medlemsländerna måste införliva bestämmelserna i nationell lagstiftning innan de får rättslig effekt. Detta ska ske senast 2 februari 2022. Trafikanalys har inte tagit del av någon information om hur detta arbete fortskrider.

Denna insats bedömer Trafikanalys går från gult till grönt eftersom direktiv trätt i kraft.

C25 Regelverk för automatiserad körning föreslagen

NGTS: [...] 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 förordning¹³⁷ om försöksverksamhet med självkörande fordon. Från den 1 januari 2021 gäller denna förordning utan tidsbegränsning. Möjligheterna att få tillstånd för försök med automatiserade fordon har därmed förtydligats och vidgats.¹³⁸ Det är Transportstyrelsen som prövar och utfärdar tillstånd för försöksverksamhet på allmän väg.¹³⁹

Trafikanalys sammanställde i ett regeringsuppdrag under 2019 ett trafikslagsövergripande kunskapsunderlag som belyser utmaningar och möjligheter med uppkopplade, samverkande och automatiserade fordon, farkoster och system.¹⁴⁰

För att stödja introduktion av automatiserade fordon tog regeringen ett initiativ till att utreda förutsättningar för drift i allmän trafik.¹⁴¹ Utredningen presenterade under 2018 förslag till bland

¹³⁵ (Europeiska rådet 2020)

¹³⁶ (EU-direktiv 2020/1057 2020)

¹³⁷ Förordning (2017:309) om försöksverksamhet med självkörande fordon.

¹³⁸ (Regeringen 2020c)

¹³⁹ (Transportstyrelsen 2021a)

¹⁴⁰ (Regeringen 2018h),(Trafikanalys 2019e)

¹⁴¹ (Utredningen om självkörande fordon på väg 2018a, b)

annat en ny lag och en ny förordning om automatiserad fordonstrafik. Lagen föreslogs innehålla tre insatsområden; en om föraren, en om sanktionsavgifter och en om datalagring. Regelförändringarna som presenterades i utredningen förslogs träda i kraft den 1 juli 2019, men det skedde aldrig. Utredningen bereds på Regeringskansliet.

Under hösten 2020 deltog infrastrukturminister Tomas Eneroth i det fjärde högnivåmötet om uppkopplad och automatiserad körning på väg. Denna gång digitalt med Finland som värd för mötet.¹⁴²

Inom UNECE pågår arbete i två arbetsgrupper (WP) kring definitioner av fordon och ansvarsfrågor för ITS. WP1 arbetar med trafikreglerna och föraren medan WP29 arbetar med teknisk reglering av fordonet. De två regelverken kräver fortsatt synkronisering. Transportstyrelsen representerar Sverige i de två arbetsgruppernas arbete.

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. I regelutvecklingsarbetet jobbar de för att få genomslag för svenska ståndpunkter och bidra till att skapa bra och väl avvägda regler. I arbetet driver Sverige frågor i enlighet med godstransportstrategin, dvs. att regleringen stärker järnvägens konkurrenskraft, inte är kostnadsdrivande och att den möjliggör för fler systemanpassade lösningar och innovationer.

I den europeiska regelutvecklingen pågår ett stort implementeringsarbete av det så kallade fjärde järnvägspaketet. Paketet syftar till att ta ytterligare steg för ett gemensamt europeiskt järnvägsområde utan tekniska, administrativa och rättsliga hinder. Det ska bidra till att det blir enklare för aktörer att ta sig in på järnvägsmarknaden och att i slutändan fler väljer tåget. Det fjärde järnvägspaketet är ännu inte införlivat i Sverige, regeringen ska lämna proposition om genomförandet i mars 2021.

Inom EU jobbar Transportstyrelsen med att öka tillgängligheten och förenkla för kunder att köpa och utföra godstransporter. Det pågår utveckling av godskorridorer som ska förenkla en godstransport över landsgränserna, bland annat genom 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. De jobbar också för att det ska bli enklare för aktörer att planera och följa sina godstransporter genom digitalisering av informationstjänster.

Parallellt med utvärderingen av godskorridorsförordningen pågår ett utvecklingsarbete av kapacitetstilldelningen (TTR, Timetable and Capacity redesign) som förmodligen kommer att mynna ut i lagstiftningsförslag från kommissionen under 2022. Kommissionen arbetar numera samordnat med godskorridorsförordningen och kapacitetstilldelningen. Transportstyrelsen arbetar brett internationellt för att frågor om inträdeshinder och konkurrensneutralitet ska få genomslag i kommissionens regelarbete. På persontrafiksidan stödjer de Kommissionens

¹⁴² (Regeringen 2020n)

initiativ med bäring på internationell trafik och utvecklade regelverk för enklare biljettförsäljning.

På frågan om hur Transportstyrelsen bedömer utvecklingen på detta område anger de att det är svårt att ge ett generellt svar. Europeiska revisionsrätten anser att utvecklingen för att främja godstransporter på järnväg inte gått tillräckligt fort.¹⁴³ Genom Green Deal, Kommissionens strategi för hållbar och smart mobilitet, det fjärde järnvägspaketet samt arbetet med godskorridorerna och kapacitetstilldelningen TTR är förhoppningen att stärka järnvägens konkurrenskraft. I och med att implementeringsarbete av paketet och annan regelutveckling fortfarande pågår så är det för tidigt att se direkta effekter, mer än att järnvägen överlag går mot en ökad harmonisering.¹⁴⁴

Det finns även nya EU-regler som är kostnadsdrivande. EU-kommissionen vill minska bullret från godsvagnar i hela Europa och därför infört krav på kompositbromsblock, som ska börja gälla i december 2024.¹⁴⁵ Orsaken är att buller från godsvagnar med gjutjärnsbromsar bedöms leda till stora hälsoproblem och kostnader för samhället. De nya kraven på kompositbromsblock får en mängd effekter för järnvägen i vårt nordiska vinterklimat, exempelvis kan bromsverkan minska eller utebli vilket är ett säkerhetsproblem som leder till hastighetsminskningar. Dessutom leder de nya bullerkraven till ökade underhållskostnader, rangeringskostnader, konverteringskostnader och ökade administrativa kostnader.¹⁴⁶ För att säkerställa bromsförmågan vintertid rekommenderar Transportstyrelsen att järnvägsföretagen minskar bromsvikten för de godsvagnar som är utrustade med kompositbromsblock eller att sätta in skyddsvagnar med gjutjärnsblock i tågen för inhemsk trafik. Enligt transportstyrelsen har det inte märkts några större effekter i järnvägssystemet denna vinter, vilket kan bero på att det går betydligt färre persontåg på grund av pandemin. Transportstyrelsen utför vintertestning och har gjort en riskanalys,¹⁴⁷ de utreder dessutom formella åtgärds paket och har täta möten men branschen i denna fråga.¹⁴⁸

I Tyskland infördes de nya bullerkraven redan 2020, betydligt tidigare än vad medlemsstaterna i EU överenskommit. Detta innebär att alla tyska vagnar ska ha kompositblock, även vid transporter utomlands. Samtidigt inför Tyskland sanktioner för de järnvägsvagnar som har annat än kompositbromsblock, vilket kan påverka Sveriges export.¹⁴⁹

Trafikverket har under 2020 fortsatt att inventera och registrera bullerskydd utmed järnvägen för att kunna sätta in rätt åtgärder och på så sätt motverka en negativ påverkan på miljö och hälsa på grund av buller.¹⁵⁰

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.

¹⁴³ (European Court of Auditors 2016)

¹⁴⁴ (Handling # 330 i Utr 2018/56 2021)

¹⁴⁵ Förordning 1304/2014/EU

¹⁴⁶ (Transportstyrelsen 2018)

¹⁴⁷ (Transportstyrelsen 2020a)

¹⁴⁸ (Handling # 331 i Utr 2018/56 2021)

¹⁴⁹ (Transportstyrelsen 2020a)

¹⁵⁰ (Trafikverket 2021p)

Uppföljning

En preliminär kostnads-nyttoanalys från Europeiska unionens järnvägsbyrå visar att fjärde järnvägspaketet, kommer medföra kortare ledtider och sänkta kostnader för järnvägsföretagen vid tillståndsprövningen. Fjärde järnvägspaketet är ännu inte införlivat i Sverige, regeringen ska lämna proposition om genomförandet i mars 2021. Denna lagstiftning är framtagen för att skapa bättre förutsättningar för ett gemensamt europeiskt järnvägsområde utan tekniska, administrativa och rättsliga hinder mellan länderna. Transportstyrelsen delar denna uppfattning och kommer att delta med experter för det svenska mandatområdet i den europeiska tillståndsprövsprocessen.

Transportstyrelsen uppger att de arbetar kontinuerligt med att förbättra och förkorta ledtiderna i ansökningsprocessen, bland annat genom att bjuda in de sökande för att ge information om tillståndsprövsprocessen tidigt. Implementeringen av OSS (One Stop Shop¹⁵¹) som påbörjades under 2020 förväntas också minska ledtiderna.

Utöver detta arbetar spårtrafikssektionerna på Transportstyrelsen kontinuerligt med att effektivisera sin verksamhet genom bland annat handläggningstider, uppdatering av rutiner och kompetensutveckling. Tillsammans uppskattas effekten av dessa åtgärder på sikt leda till att ansökningsförfaranden kortas från 4 månader till 3 månader.¹⁵²

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.¹⁵³ (Se även insats E39 Tonnagebeskattning.)

Transportstyrelsen administrerar i dagsläget samlad information på sin webbplats¹⁵⁴ om hur inflaggning går till, länkar till anmälan, regler, avgifter m.m. Det pågår 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.

¹⁵¹ One-stop-shop är Europeiska Unionens järnvägsbyrås (ERAs) databas.

¹⁵² (Handling # 241 i Utr 2018/56 2021)

¹⁵³ (Trafikanalys 2018)

¹⁵⁴ (Transportstyrelsen 2021b)

När det gäller sjöfartsstöd¹⁵⁵ fattas beslut av Delegationen för sjöfartsstöd¹⁵⁶ som är ett självständigt organ inom Trafikverket. Att införa ett förhandsbesked skulle möjliggöra för rederier att få besked 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.¹⁵⁷

Se även insats C29 för andra åtgärder för att öka inflaggning till det svenska registret, exempelvis inflaggningslotsens samordnande funktion.

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 närsjöfart¹⁵⁸ har både Transportstyrelsen och Svensk Sjöfart gjort inspel kring regelutveckling. Transportstyrelsen nämner bland annat behov av att modernisera den centrala lagstiftningen¹⁵⁹ på sjöfartsområdet för att möjliggöra regeringens målsättningar. Det finns totalt sett i handlingsplanen¹⁶⁰ 20 åtgärder eller aktiviteter där Transportstyrelsen har någon form av roll. 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.

1. *Riskbaserad lotsning.* 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. Regelverket för riskbaserad lotsning är försenat, ett förslag remisshanteras för

¹⁵⁵ 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 (2019c)

¹⁵⁶ (Delegationen för sjöfartsstöd 2021)

¹⁵⁷ (Handling #240 i Utr 2018/56 2021)

¹⁵⁸ (Trafikverket 2019e)

¹⁵⁹ 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).

¹⁶⁰ Handlingsplanen är en delleverans under Trafikverkets uppdrag om en nationell samordnare.

närvarande och en omremittering kan vara aktuell. Det nya regelverk som i remissen föreslogs till januari 2021 är inte längre aktuellt.¹⁶¹

2. *Inflaggningslots.* Angående regelförenkling för fartygsregistrering så har Transportstyrelsen utvecklat en modell med inflaggningslots som en fokalpunkt som kan stötta i registreringsärenden. Inflaggningslotsen har kontakt med redare kring inflaggning av fartyg och har en samordnande funktion för frågor kring inflaggning som sträcker sig både inom och utanför myndighetens ansvarsområde. Arbete pågår för att öka medvetenheten om att denna kontaktyta och funktion finns, både internt och externt. Det är ännu inte helt klart vilka delar som kommer kunna genomföras under 2021 och rollen är inte helt på sin plats ännu. Under 2020 har samverkan skett med de myndigheter som är en del av inflaggningsprocessen.¹⁶²

Transportstyrelsen har på regeringens uppdrag analyserat vilka åtgärder som behövs för att förbättra förutsättningarna för specialsjöfarten¹⁶³ under svensk flagg. Utredningen presenterades i juni 2020. Transportstyrelsen föreslår i denna att de själva ska ha kontakt med rederierna i frågor som rör specialsjöfarten och att en så kallad fokalpunkt inrättas. Detta skulle kunna ske genom en förstärkning av inflaggningslotsens uppdrag.¹⁶⁴

3. *Regelförenkling.* Transportstyrelsen har även under 2020 haft beredskap för att bistå i regeringens vidare arbete med regelförenklingsåtgärder för sjöfarten (det vill säga ingen aktivitet pågår för närvarande i avvaktan på regeringens initiativ). 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.¹⁶⁵ Beredning pågår inom Regeringskansliet.
4. *Internationellt arbete.* Det internationella arbetet med funktionsbaserade regler fortsätter hos Transportstyrelsen och består av målbaserade regler som en delmängd av det arbete som genomförs i internationella fora. Deltagande i grupper och möten inom bland andra International Maritime Organization (IMO) och i EU.¹⁶⁶

Utöver detta fick Transportstyrelsen i augusti 2020 i uppdrag att utreda och föreslå åtgärder för att bidra till en mer säker, hållbar och effektiv sjöfart.¹⁶⁷ Fokus i arbetet är att titta på sjömäns arbets- och levnadsvillkor, såsom hierarkier, utfrysning, mobbning, arbetsvillkor (lön, anställningsavtal m.m.), vilotider med mera. Perspektivet ska vara både svenskflaggade fartyg samt Sveriges bidrag i frågan om flaggstat, kuststat och hamnstat. Föreslagna åtgärder ska kunna träffa internationella regelverk och internationellt arbete.¹⁶⁸ Detta uppdrag tar vid efter den rapport som Transportstyrelsens skrev 2019 om just sjömäns arbets- och levnadsvillkor.¹⁶⁹ Uppdraget ska redovisas 1 maj 2021.

¹⁶¹ (Transportstyrelsen 2021d)

¹⁶² (Handling # 251 i Utr 2018/56 2021)

¹⁶³ Med specialsjöfart avses all sjöfart som inte transporterar betalande passagerare (över 12 pax) eller gods, även om denna definition är snäv. Specialsjöfarten transporterar i vissa avseenden både passagerare och gods, men i helt andra syften än att transportera dessa mellan två olika hamnar.

¹⁶⁴ (Transportstyrelsen 2020b)

¹⁶⁵ (Handling # 251 i Utr 2018/56 2021)

¹⁶⁶ (Handling # 251 i Utr 2018/56 2021)

¹⁶⁷ (Regeringen 2020p)

¹⁶⁸ (Handling # 248 i ärende Utr 2018/56 2021)

¹⁶⁹ (Transportstyrelsen 2019)

C30 Farligt gods

NGTS: [...] viktigt att ha höga krav på säkerheten för transporter med farligt gods [...] god tillsyn [...] att erforderliga skyddsåtgärder vidtas i infrastrukturen [...] Sverige deltar aktivt i internationellt arbete med att utveckla regelverket kring farligt gods.

Uppföljning

Det finns ingen sammanhållen nationell uppföljning av transporter av farligt gods i Sverige. Uppgifter om sådana transporter är också ofta förenade med sekretesskydd.¹⁷⁰ Möjligheterna till uppföljning är därför begränsade inom ramen för NGTS.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) samordnar tillsynsmyndigheterna inom området, publicerar information och handböcker, samt deltar i internationell regelutveckling.¹⁷¹ 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.¹⁷²

MSB rapporterar årligen till EU resultatet av Polismyndighetens och Kustbevakningens tillsyn av transporter av farligt gods på väg och i hamn. Under år 2019 gjorde myndigheterna totalt 5 834 kontroller, varav överträdelser av regelverket noterades i drygt 26,3 procent av fallen.¹⁷³ Andelen har varit mer eller mindre stabil över tid. Transportstyrelsen har ingen motsvarande rapportering på sjöfarts- och luftfartsområdet.

MSB har till Trafikanalys delgett en sammanfattning av arbetet med farligt gods under år 2020, samt visst planerat arbete under 2021.¹⁷⁴ Med anledning av pandemin har tillfälliga multilateral avtal arbetats fram om regler för farligt gods. Lättnader har införts för utbildning av förare och säkerhetsrådgivare samt för kontroller av fordon och utrustning. MSB har tillsammans med Folkhälsomyndigheten och Socialstyrelsen tagit fram information om hantering och transporter av prover och avfall från vård av patienter med covid-19.

En revidering har planenligt skett av myndighetens föreskrifter om transport av farligt gods på väg och i terräng (ADR-S) samt transport av farligt gods på järnväg (RID-S). Därtill har nationella övergångsbestämmelser om vissa äldre fordon och tankar fasats ut. Under 2020 har tillsyn av säkerhetsrådgivare och transportskydd genomförts i reducerad utsträckning till följd av pandemin.

Under 2021 ska förslag hanteras om ändringar i bilagor till direktivet för kontroller av vägtransporter av farligt gods (EU 95/50). Dessutom ska utredningen om effektivare kontroller av yrkestrafik på väg redovisas (Dir. 2019/51). MSB avser också att följa arbetet i EU med genomförande akter till eFTI-förordningen (EU) 2020/1056 om elektronisk godstransportinformation. En arbetsgrupp ser över funktionella krav (artikel 9 i eFTI-förordningen). En beskrivning ska utarbetas för hur informationsutbytet mellan företag och myndigheter kan gå till. Akterna antas senast 21 augusti 2023.

I Trafikanalys uppföljning 2020 nämndes ett pågående 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.¹⁷⁵ MSB

¹⁷⁰ (Handling # 105 i Utr 2018/56 2019)

¹⁷¹ (MSB 2019)

¹⁷² (MSB 2015). Telefonsamtal med Brita Skärdin, MSB, 2019-12-03.

¹⁷³ (Handling # 300 i Utr 2018/56 2021)

¹⁷⁴ (Handling # 255 i Utr 2018/56 2021)

¹⁷⁵ (UNECE 2021)

representerar Sverige och anser att vissa säkerhetsfrågor behöver klargöras. MSB har lämnat liknande synpunkter i arbetet med genomförande akter till eFTI-förordningen.¹⁷⁶ Ingen information har delgetts om arbetet i UNECE under 2020.

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

Regeringens stärkta finansiering av länsstyrelsernas tillsynsarbete under 2018 och 2019 möjliggjorde bland annat ökad tillgänglighet och tillsyn. Länsstyrelsen startade 2019 en nationell beredskap¹⁷⁷ för att tillgängliggöra kompetensen gentemot samverkande myndigheter (Tullverket, Polisen, Kustbevakningen och Åklagarmyndigheten). Dessutom tillsatte Länsstyrelsen en nationell samordnare för tillsyn av gränsöverskridande avfalls-transporter. Tillsammans med Naturvårdsverket sker årligen nationella samverkansmöten.

En handlingsplan för tillsyn över gränsöverskridande avfallstransporter för åren 2020–2022 har tagits fram gemensamt av Naturvårdsverket, Tullverket, Kustbevakningen, Polis-myndigheten, Åklagarmyndigheten samt länsstyrelserna i Norrbotten, Gävleborg, Stockholm, Västra Götaland och Skåne. Planen används för att strukturera, planera och prioritera de åtgärder myndigheterna behöver genomföra för att tillsynen och brottsbekämpningen ska fungera så bra och effektivt som möjligt. Som delmål nämns att berörda myndigheter ska arbeta för tydliga roller och ansvar, ökad kunskap om regelverket, stärka samverkan samt genomföra operativa tillsynsinsatser kontinuerligt.¹⁷⁸

Riksrevisionen konstaterar i en uppföljning 2020 att tillsynen över gränsöverskridande avfallstransporter har ökat och att tillgängligheten har förbättrats. Fler tillsynsärenden upptäcks innan de lämnar Sverige och andelen upptäckta olagliga avfallstransporter ökar. Dessutom konstateras att samarbetet mellan myndigheterna har förbättrats i och med koncentrationen av tillsynsansvaret och tilldelningen av extra resurser.¹⁷⁹

De fem länsstyrelser¹⁸⁰ som är tillsynsansvariga¹⁸¹ 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.¹⁸² Länsstyrelsen rapporterar dessutom tillsynsstatistik till Naturvårdsverket och till det Europeiska samverkansnätverket IMPEL som sammanställer tillsynsstatistik för hela Europa.

Naturvårdsverket är behörig myndighet för gränsöverskridande avfallstransporter i Sverige och vägleder verksamhetsutövare och myndigheter om regelverket kring detta. De handlägger anmälningar för avfallstransporter till och från Sverige och ser till att olagliga avfallstransporter från Sverige som stoppas utomlands omhändertas på ett miljöriktigt sätt.

Det är Naturvårdsverket som är statistikansvarig myndighet för den nationella avfallsstatistiken i Sverige. För att öka spårbarheten av farligt avfall och förbättra avfallsstatistiken har Natur-

¹⁷⁶ (Handling # 337 i ärende Utr 2018/56 2021)

¹⁷⁷ Beredskapen är mellan 17.00-22.00 på vardagar och 07-17 på helger.

¹⁷⁸ (Naturvårdsverket 2020)

¹⁷⁹ (Riksrevisionen 2020)

¹⁸⁰ Länsstyrelserna i Norrbottens, Gävleborgs, Stockholms, Västra Götalands och Skåne är tillsynsansvariga.

¹⁸¹ (Naturvårdsverket 2021a)

¹⁸² (Handling # 73 i ärende Utr 2018/56 2019-10-29)

vårdsverket utvecklat en ny digital lösning för uppgiftslämnande. En utökad antecknings-skyldighet började gälla den 1 augusti 2020 som berör alla verksamheter som producerar, transporterar, samlar in, behandlar samt mäklar eller handlar med farligt avfall. Från den 1 november 2020 ska alla dessa verksamheter rapportera in antecknade uppgifter om det farliga avfallet till det nya avfallsregistret hos Naturvårdsverket.

Naturvårdsverket deltar i olika internationella samverkansprojekt både inom EU och med de nordiska länderna med syfte att få erfarenhetsutbyte, skapa samsyn kring regelverkets tolkningar, att ta fram vägledningar och verktyg för olika områden samt att bygga nätverk.

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*.¹⁸³ Lagändringarna 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.

Regeringen har i februari 2021 gett flera myndigheter gemensamt i uppdrag att kartlägga omfattningen av brottsligheten inom avfallsområdet. De ska även föreslå förslag för att förhindra och förebygga sådan brottslighet, särskilt organiserad ekonomisk sådan.¹⁸⁴

Se även insats C30 *Farligt gods*.

Denna insats går från gul till grön eftersom tillsynsverksamheten och kontaktmöjligheterna har ökat. Dessutom har Naturvårdsverket implementerat ett nytt avfallregister som ska öka spårbarheten av farligt avfall.

3.4 D: Stärkt krisberedskap och civilt försvar för samhällsviktiga transporter

I NGTS framhålls att transportsektorn har en stor betydelse för att upprätthålla samhällets funktionalitet såväl i fred som vid kris och i krig. Regeringen lyfter fram fyra insatser på området: åtgärder för robusthet och redundans i transportsystemet, myndigheternas beredskapsarbete, privat-offentlig samverkan, samt cybersäkerhet.

Under 2020 har coronapandemin otvetydigt lett till ökad operativ samverkan kring beredskap och säkerhet på transportområdet, inte minst inom ramen för Trafikverkets samverkansansvar för krisberedskap. Det har också genomförts en rad förebyggande insatser. Ändå bedömer Trafikanalys att de sammanfattande lägesbedömningarna i år är desamma som tidigare. Det finns betydande osäkerhet kring ledning, styrning och samordning på området, främst inom samhällsviktiga transporter och cybersäkerhet.

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 annat genom åtgärder som ger ökad robusthet och bättre skalskydd av vitala delar av transport-

¹⁸³ (Regeringen 2019i)

¹⁸⁴ (Regeringen 2021g)

infrastrukturen. Det är också angeläget med fortsatta insatser för att åstadkomma ökad säkerhet i informations- och kommunikationssystem.

Uppföljning

I Trafikanalys uppföljning 2020 noterades en brist på nationell samordning av åtgärdsbehov, resurser och prioriteringar när det gäller robusthet och redundans i Sveriges transportsystem. Bedömningen kvarstår. Trafikanalys noterar en ökad grad av operativ samverkan i sektorn med anledning av coronapandemin, inte minst under Trafikverkets ledning. Det förebyggande arbetet med samhällsviktiga transporter och infrastruktur, exempelvis hur transporter för kritisk livsmedels- och läkemedelsförsörjning kan, bör och ska organiseras i händelse av olika typer av kriser, bortom myndigheternas och näringslivets enskilda ansvarsområden, förblir oklart.

Sedan 2017 har Trafikverket ett samverkansansvar för krisberedskap och planering av höjd beredskap på transportområdet.¹⁸⁵ I myndighetens inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen 2022–2033/2037 lyfts även krisberedskap och civilt försvar fram som ett nytt prioriterat område. Det betonas att robusthet och redundans i transportsystemet är frågor som behöver klargöras, i synnerhet i relation till civilt försvar. Generellt ter sig åtgärdsbehov, resurser och prioriteringar på beredskapsområdet osäkra, men rymmer ett förslag till ett nytt särskilt anslag på drygt 1 miljard kronor per år.¹⁸⁶ Drygt två tredjedelar avser stärkt informations- och cybersäkerhet. Vidare avgränsar Trafikverket sitt ansvar på området.

*Trafikverkets nuvarande ansvar för samhällstransporter inskränker sig [...] till den verksamhet som myndigheten själv bedriver i att i första hand tillhandahålla infrastruktur, samt ett planeringsansvar för området.*¹⁸⁷

Trafikanalys har gått igenom 223 remissvar på Trafikverkets inriktningsunderlag.¹⁸⁸ I 203 fall (91 procent) nämns inte ordet "krisberedskap". Bland dem som gör det handlar det i flertalet fall om kortare kommentarer, att det är positivt att Trafikverket prioriterar området, men utan närmare diskussion av innehållet. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) är ensam om mer ingående reflektioner på skrivningarna om beredskap. MSB framhåller det positiva i att beredskapsfrågor prioriteras, men efterfrågar utförligare beskrivningar, analyser och planer när det gäller samordning, till exempel rådighet över samhällsviktig infrastruktur, samt privat-offentlig och internationell samverkan.

Trafikverket har numera en central roll i Sveriges krisberedskap och civilt försvar på transportområdet. Likväl tar inte Trafikverket upp krisberedskap och civilt försvar i sin redovisning av genomförandet 2020 av den nationella godstransportstrategin till infrastrukturdepartementet.¹⁸⁹

En särskild redovisning har gjorts av ett regeringsuppdrag om tåg-färjeförbindelsen Trelleborg–Tyskland med syftet att klargöra vilken funktion denna förbindelse har för en långsiktigt hållbar transportförsörjning, även i ett beredskapsperspektiv.¹⁹⁰ En av slutsatserna är att förbindelsen har större betydelse för civil försörjning än civilt försvar. Den är svår att ersätta vid långvarigt bortfall. Det saknas redundans i transporter mellan Sverige och kontinenten. Trafikverket föreslår fortsatta analyser för att bedöma åtgärdsbehov och kostnader.

¹⁸⁵ (SFS 2019)

¹⁸⁶ (Trafikverket 2020i)

¹⁸⁷ (Trafikverket 2020i)

¹⁸⁸ (Regeringen 2021h)

¹⁸⁹ (Trafikverket 2021k)

¹⁹⁰ (Trafikverket 2021q)

Trafikanalys noterar att utredningen inte rymmer någon närmare analys av vilken typ av gods som går mellan Trelleborg–Tyskland. Det nämns i förbigående att förbindelsen berör livsmedels-, läkemedels- och drivmedelsförsörjning, men ingen diskussion förs om och hur redundansen varierar beroende på typ av gods. Det är rimligt att anta att den varierar, och att det kan vara av vikt för att bedöma effekter av avbrott på samhällsviktiga transporter.

På förfrågan har Trafikverket delgett en särskild beskrivning av beredskapsarbetet 2020 för uppföljningen av godstransportstrategin 2021. Den exkluderar cybersäkerhet eftersom det inte hanteras inom ramen för krisberedskap och civilt försvar.¹⁹¹ Här sammanfattar vi de viktigaste punkterna i underlaget.

- Under perioden 2016–2019 har Trafikverket genomfört ett omfattande arbete för att öka kunskapen och förståelsen för planering för höjd beredskap och krig. Ett stort antal förutsättningsskapande, förmågehöjande och förmågeetablerande åtgärder har identifierats inom 34 utvecklingsområden som adresseras till ansvariga verksamheter inom Trafikverket. Arbetet med att genomföra och samordna åtgärder pågår.
- Under hösten 2019 och våren 2020 har Trafikverket i samverkan med övriga transportmyndigheter, Försvarsmakten och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) tagit fram en metod för framtagande av en transportövergripande risk- och sårbarhetsanalys. Under 2020 genomfördes också en gap-analys av befintliga analyser på området.
- En kartläggning av kritiska punkter och sträckor i vägsystemet påbörjades 2017. De identifierades regionalt och samordnades nationellt. En rutin har tagits fram för framtagande och ajourhållning av kritisk punkt. Arbetet fortsätter med att utveckla kontinuitetsplaner för trafikflöden i kritisk punkt vid allvarliga händelser.
- En särskild organisation "Nationell kriskoordinerings" etablerades i februari 2020 för att hantera transportfrågor som relaterar till coronapandemin. Organisationsutveckling av roller och funktioner löpte inledningsvis parallellt med operativ lägesrapportering. Lägesrapporteringen omfattar alla trafikslag, gods- och persontransporter.
- Transportsektorns samverkan inför samhällsstörningar (TP SAMS) har under coronapandemin agerat som rådgivande organ. Det är ett frivilligt forum för privat-offentlig samverkan med företrädare för transportbranschen och myndigheter. TP SAMS har gett lägesbilder, samt diskuterat enskilda sakfrågor såsom sjuktransporter, stängning av delar av Sverige, trängsel, med mera.

Trafikanalys vill betona att denna uppföljning avser genomförandet av godstransportstrategin. Det handlar inte om en uppföljning av Trafikverkets eller andra enskilda aktörers insatser på beredskapsområdet. Däremot är Trafikverket en viktig informationskälla om hur det nationella arbetet fortskrider om genomförande av godstransportstrategin.

I Trafikverkets underlag nämns inte hur beredskapsarbetet har bidragit till genomförandet av godstransportstrategin, till exempel om och hur frågan om ersättningssystem har diskuterats och hanterats. Kontinuitetshantering vid störningar inom det egna ansvarsområdet lyfts fram, men inte hur kontinuitetshanteringen kan, bör och ska samordnas inom sektorn. Frågor om civil krisberedskap, civilt försvar, samt informations- och cybersäkerhet hanteras vidare mer eller mindre oberoende av varandra. Det är inte unikt för Trafikverket på något sätt. Tvärtom, det präglar beredskapsområdet generellt. I strategin hanteras de mer sammanhållet.

¹⁹¹ (Handling # 326 i ärende Utr 2018/56 2021)

Energimyndigheten har tagit fram ett utvecklingsprogram av Sveriges drivmedelsberedskap. Coronapandemin har lett till att planerade aktiviteter till stor del har fördröjts. Myndigheten bedömer att Sverige uppfyller gällande lagringskrav och skyldigheter.¹⁹²

Trafikanalys har även riktat frågor om utvecklingen av krisberedskapen i transportsystemet under 2020 till flera andra organisationer, bland andra MSB, andra transportmyndigheter än Trafikverket, Sveriges Kommuner och Regioner (SKR), Livsmedelsverket, Transportindustriförbundet, Sveriges Åkeriföretag och Swedavia. Trafikverkets samverkansfunktion under coronapandemin framhålls som positivt, samtidigt som det förebyggande beredskapsarbetet uppges vara inriktat på civilt försvar.¹⁹³

I regeringens proposition om Totalförsvaret 2021–2025 pekas transporter ut som en viktig samhällsfunktion för uppbyggnaden av det civila försvaret.¹⁹⁴ För robusthet och redundans i transportsystemet behövs såväl infrastruktursatsningar som ökad nationell samordning av beredskapsförmågan hos kommersiella aktörer. Trafikverket antas leda arbetet. Närmare förslag till ansvarsfördelningar på området är att förvänta från utredningen "Ansvar, ledning och samordning inom civilt försvar".¹⁹⁵ Trafikanalys noterar avslutningsvis att det föreligger avsevärda skillnader i regeringen förslag till medel för civilt försvar på transportområdet och Trafikverkets kostnadsprognoser.¹⁹⁶ De senare är cirka 16 gånger större och omfattar bara en del utgiftsområden, främst informations- och cybersäkerhet.

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 förebyggande beredskapsarbete med riskanalyser och beredskapsplanering, en del fråga i insats D32. Ansvaret faller främst på Trafikverket och MSB, men berör alla myndigheter¹⁹⁷ som ingår i SOTP, samverkansområdet Transporter, enligt Förordning (2015:1052) om krisberedskap och bevakningsansvariga myndigheters åtgärder vid höjd beredskap.

Trafikanalys har riktat frågor om beredskaps- och säkerhetsinsatser under 2020 till tre statliga myndigheter: Trafikverket, Transportstyrelsen och Sjöfartsverket. Transportstyrelsen har inte svarat. Trafikverket har delgett sin risk- och sårbarhetsanalys (RSA) 2020 och en rapport som beskriver en ny metod för sektorsövergripande RSA.¹⁹⁸

Trafikverkets egen RSA omfattar åtgärdsbeskrivningar inom Trafikverkets ansvarsområde, förvaltning av statlig infrastruktur för väg- och järnvägstransporter. Det omfattar exempelvis kontinuitetshantering av egna tillgångar och riskhantering av egna it-system, men ingen

¹⁹² (Energimyndigheten 2021a)

¹⁹³ (Handling # 254 i ärende Utr 2018/56 2021, Handling # 269 i ärende Utr 2018/56 2021, Handling # 272 i ärende Utr 2018/56 2021b, Handling # 287 i ärende Utr 2018/56 2021, Handling # 288 i ärende Utr 2018/56 2021, Handling # 299 i ärende Utr 2018/56 2021, Handling # 311 i ärende Utr 2018/56 2021)

¹⁹⁴ (Regeringen 2020h)

¹⁹⁵ (Regeringen 2018a)

¹⁹⁶ (Regeringen 2020m, Trafikverket 2020i)

¹⁹⁷ MSB, Trafikverket, Transportstyrelsen, Sjöfartsverket, Luftfartsverket och Energimyndigheten

¹⁹⁸ (Handling # 275 i ärende Utr 2018/56 2021)

närmare diskussion av redundans och cybersäkerhet i transportsystemet mer generellt. För det senare har en metod för sektorsövergripande analyser utvecklats i samverkan med MSB och Försvarsmakten. Coronapandemin innebar att planer på en branschförankring inte kom att genomföras. Det återstår också att tillämpa metoden i praktiken.

Olika myndigheter organiserar beredskaps- och säkerhetsarbetet på olika sätt. På Trafikverket faller ansvaret för krisberedskap och cybersäkerhet på olika avdelningar. På Sjöfartsverket är det samordnat under Enheten för Säkerhet och Beredskap (ESB). ESB ansvarar för styrning och uppföljning av områden som säkerhetsskydd, informationssäkerhet, krisberedskap samt kontinuitet (förbättrad förmåga till funktionell styrning och uppföljning).¹⁹⁹

I en skrivelse om sitt beredskaps- och säkerhetsarbete under 2020 beskriver Sjöfartsverket främst insatser som berör infrastruktur, till exempel att bygga bort elnätsberoendet i sjö-säkerhetsanordningar, såsom fyranläggningar, reservkapacitet, samt säkerhetshöjande åtgärder inom it-infrastruktur och it-säkerhet. Sjö- och flygräddningen har vidare utvecklat sin förmåga för undsättning av smittade med anledning av pandemin.

Sammanfattningsvis bedömer Trafikanalys att myndigheternas arbete med stärkt beredskap pågår, samt att coronapandemin har både drivit på och bromsat arbetet. Det har drivit på det inom vissa områden, medan förseningar har inträffat på andra områden.

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

I likhet med Trafikanalys uppföljning 2020 har inga initiativ till systematiska kartläggningar identifierats på området. Däremot pågår ett löpande arbete med inventering och analys av behov och åtgärder inom ramen för etablerade forum: Transportsektorns samverkan inför samhällsstörningar (TP SAMS) och Samverkansområdet Transporter (SOTP). Dessutom har coronapandemin föranlett ett operativt samverkansarbete både inom och utanför etablerade forum för privat-offentlig samverkan (jmf. insats D33). Det har resulterat i ett mer aktivt och intensivare erfarenhets- och kunskapsutbyte i sektorn.

Av rapporter och skrivelser framgår samtidigt att beredskapsansvariga myndigheter avvaktar med initiativ på området i väntan på att ansvarsfrågor klargörs i utredningen "Ansvar, ledning och samordning inom civilt försvar", samt fastslås i efterföljande regeringsbeslut.²⁰⁰ Av allt att döma har inga nya sektorsprojekt kring privat-offentlig samverkan kring krisberedskap och civilt försvar initierats under 2020. Inte heller har några särskilda regeringsuppdrag aviserats på området.

¹⁹⁹ (Handling # 311 i ärende Utr 2018/56 2021)

²⁰⁰ (Regeringen 2018a, Trafikverket 2020i, Regeringen 2021h)

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

*En stor del av den tunga fordonsflottan är en viktig del av samhällsviktig verksamhet [...] Cybersäkerhetsarbetet inom branschen ännu är i sin linda, men att tillverkningssidan har börjat anamma cybersäkerhetsprinciper vid nyutveckling.*²⁰¹

I Trafikanalys uppföljning 2020 påtalades en brist på sektorssamordning, ledning, systematisk styrning och uppföljning av cybersäkerhetsfrågor. Trafikanalys kan inte se att den situationen har förändrats. Tvärtom finns det fler skäl att lyfta fram osäkerheten kring den sektorsspecifika samordningen av informations- och cybersäkerhet.

MSB har gjort en handfull studier av cybersäkerhet på transportområdet, men har formellt sett inget sektorsansvar för samordning och uppföljning.²⁰² Trafikverket har samverkansansvar för beredskap, men uppger att cybersäkerhet inte faller inom krisberedskap.²⁰³ I Trafikverkets inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen 2022–2033/2037 lyfts vikten av informations- och cybersäkerhet fram, samt nya kostnader för dessa, men det är oklart om och hur det rör samordning och samverkan i transportsektorn, eller om det främst rör säkerhetsinsatser för egna informations- och kommunikationssystem.²⁰⁴ I myndighetens databas med publikationer (DiVA) finns idag inget om it-säkerhet, cybersäkerhet och informationssäkerhet.

Så vitt Trafikanalys kan bedöma saknas det sektorsvisa nationella lägesbilder och statistik om informations- och cybersäkerhet. MSB publicerar årligen resultatet av incidentrapportering från myndigheter och samhällsviktiga aktörer.²⁰⁵ Årsrapporterna innehåller ingen sektorsindelning av statistiken och inte heller någon diskussion av händelseutvecklingen inom samhällsviktiga verksamhetsområden, varav transporter är en av sju utpekade sektorer.

Transportstyrelsen ansvarar för tillsyn i transportsektorn av rådets direktiv (EU) 2016/1148 om säkerhet i nätverks- och informationssystem (NIS-direktivet). Myndigheten uppger att ingen tillsyn har bedrivits under år 2020 på grund av resursbrist.²⁰⁶ Fyra av de övriga fem tillsynsmyndigheterna inom samhällsviktiga sektorer har uppgett 88 tillsynsärenden, varav 25 har föranlett en närmare genomlysning.²⁰⁷ Ytterligare en myndighet uppger att tillsynen har gjorts inom ramen för flera regelverk på cybersäkerhets- och informationssäkerhetsområdet, och att tillsynen enligt NIS-direktivet därför inte redovisas separat.²⁰⁸

Sammantaget framstår det som oklart om och i vilken grad som det finns någon samordnad riskhantering av cybersäkerhetsfrågor på transportområdet i Sverige.

²⁰¹ (FOI 2020)

²⁰² (Handling # 162 i Utr 2018/56 2019, Handling # 237 i ärende Utr 2018/56 2021)

²⁰³ (Handling # 326 i ärende Utr 2018/56 2021)

²⁰⁴ (Trafikverket 2020i, Transportstyrelsen 2021c)

²⁰⁵ (MSB 2021b, a)

²⁰⁶ (Handling # 332 i ärende Utr 2018/56 2021)

²⁰⁷ Antalet tillsynsärenden avser uppgifter från PTS, Livsmedelsverket, Energimyndigheten och IVO (Handling # 343 i ärende Utr 2018/56 2021, Handling # 344 i ärende Utr 2018/56 2021, Handling # 345 i ärende Utr 2018/56 2021, Handling # 346 i ärende Utr 2018/56 2021)...

²⁰⁸ Finansinspektionen bedriver tillsyn på bank- och finansområdet utifrån föreskrifter som täcker flera regelverk (Handling # 352 i ärende Utr 2018/56 2021).

3.5 E: Ekonomiska styrmedel för hållbara godstransporter

Enligt nationella godstransportstrategin 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.

Av insatsområdets sex insatser (två insatser bedömdes som fullföljda i uppföljningen i mars 2020 och omfattas inte i denna uppföljning) pågår tre insatser. Inom insatsen *Vägslitageskatt* (E41) har en utredare tillsatts för att analysera tillsats för ett nytt miljöstyrande system som ett alternativ till den nuvarande eurovinjettavgiften för godstransporter på väg. *Eko-bonusen* (E38) för sjöfart har fått pengar för 2021–2022 och bedöms gå från osäker till pågående. Insatsen *Miljöstyrande avgifter* (E40) bedöms som pågående. Den sista insatsen anser vi fortfarande som osäker då den kopplar till en utvärdering av *Tonnagebeskattning* (E39) på sjöfartsområdet som ännu inte har påbörjats.

E36 Vägslitageskatt

NGTS: *Regeringen arbetar vidare med förslag om en avläsningsbar och, bland annat utifrån ett regionalpolitiskt perspektiv, differentierad vägslitageskatt.*

Uppföljning

Regeringen har tillsatt en särskild utredare som ska analysera utformningen av ett nytt miljöstyrande system som ett alternativ till den nuvarande eurovinjettavgiften för godstransporter på väg och som kan bidra till att miljö- och klimatmålen nås, användas för uttag av skatt och bidra till förbättrad kontroll av regelefterlevnaden av yrkestrafiken.

Vid utformningen ska samtidigt Sveriges olika geografiska förutsättningar beaktas och näringslivets hållbara omställning och konkurrenskraft främjas. Ett sådant system kan även på ett bättre sätt fånga upp s.k. externa kostnader som godstransporter ger upphov till, exempelvis kostnader för miljöbelastning, trängsel och vägslitage. Uppdraget ska redovisas senast den 30 september 2021.²⁰⁹

E37 Miljökompensation

Uppföljning

Då insatsen bedömdes vara fullgjord i förra årets uppföljning²¹⁰ följs insatsen inte upp i denna rapport.

E38 Eko-bonussystem

NGTS: *För att stärka sjöfartens konkurrenskraft och främja utvecklingen av kust- och inlands-sjöfarten 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.*

²⁰⁹ (Finansdepartementet 2020)

²¹⁰ Trafikanalys (2020c)

Uppföljning

Regeringen har avsatt 50 miljoner kronor per år för perioden 2021–2022 för miljökompensationen ekobonus. Ekobonus är ett tidsbegränsat ekonomiskt stöd till redare som flyttar gods från väg till sjöfart och Trafikverket har under slutet av 2020, efter att förordningen hade beslutats, öppnat för en ny ansökningsomgång. Miljökompensationen ska stimulera till nya sjötransportupplägg och förbättringar i befintliga sjötransportupplägg. Syftet är att avlasta det svenska vägnätet och minska utsläppen av luftföroreningar och växthusgaser. Trafikverket gick den 1 december ut med en ny ansökningsomgång för ekobonus, med sista ansökningsdag den 25 januari 2021. Sjöfarten har lyfts fram i det inriktningsunderlag som Trafikverket skickat in till regeringen. Av underlaget framgår att förslaget är att beviljade infrastrukturprojekt ska fortsätta enligt plan.²¹¹

I budgetpropositionen för år 2018 uppgavs att ekobonusen skulle utvärderas efter år 2020. Någon utvärdering av systemet för ekobonus under 2020 har ännu inte initierats. Varken Trafikverket eller någon annan myndighet har fått något uppdrag att göra det. När det gäller nuläget för ekobonus har Trafikverket genomfört för närvarande en ny ansökningsomgång som precis avslutats och står nu inför att fatta beslut om ekobonus innan utgången av februari månad 2021.²¹²

Trafikverkets arbete med att bistå regeringen i arbetet med att förbereda, etablera, informera om och genomföra ett stödsystem i enlighet med Trafikanalys förslag om en breddad ekobonus,²¹³ förutsatt att beslut om införande fattas, har inte aktualiserats.²¹⁴

Fyra projekt fick under 2021 ekobonus för att de bidrar till att gods som idag går på väg flyttas över till sjöfart. Det handlar bland annat om sträckorna Nynäshamn–Rostock och Norrköping–Kapellskär. Stödet ekobonus, som regeringen beslutat om, ska stimulera till nya sjötransportupplägg som avlastar vägarna och minskar utsläppen. Totalt beviljas ekobonus på 94,5 miljoner kronor. De fyra projekt som får stöd är:

- AB Rederi Gotland – 74 222 947 kr för överflyttning av gods från väg till sjöfart mellan Nynäshamn och Rostock.
- Wallenius Marine AB – 6 587 253 kr för överflyttning av gods från väg till sjöfart i Mälardalen.
- IW Line Rederi AB – 12 625 999 kr för överflyttning av gods från väg till sjöfart mellan Norrköping och Kapellskär.
- AB Flivik Shipping – 1 055 025 kr för överflyttning av gods från väg till sjöfart i Kalmar/Köpenhamnsområdet.

Sammantaget fick Trafikverket fem ansökningar. Den ansökan som inte kunde beviljas stöd hade lägre miljöeffekt för sitt transportupplägg än en annan sökande för samma sträcka.²¹⁵

E39 Tonnagebeskattning

NGTS: Under 2016 infördes ett tonnagebeskattningssystem i Sverige, som är ett frivilligt, alternativt beskattningssystem för rederier, i syfte att öka andelen svenskeregistrerade fartyg i den svenska handelsflottan. Regeringen har för avsikt att följa upp och utvärdera effekterna av

²¹¹ (Trafikverket 2021k)

²¹² (Handling # 260 i ärende Utr 2018/56 2021)

²¹³ (Trafikanalys 2019a)

²¹⁴ (Trafikverket 2021k)

²¹⁵ (Trafikverket 2021d)

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.

Uppföljning

År 2016 beslöt riksdagen om ett svenskt tonnagekattesystem 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 tonnagekatten är frivillig.²¹⁶ Genom att kvalificerade företag ges möjlighet att tonnagebeskattas är lagstiftarens ambition att Sveriges attraktionskraft som sjöfartsnation ska öka.²¹⁷ Trafikanalys uppföljning visar att 12 företag är godkända för tonnagebeskattning. Ett av dessa företag är godkänt fr.o.m. 1 januari 2021. Det innebär att det under hela eller del av 2020 fanns 11 företag som kommer att beskattas för tonnageinkomst.²¹⁸ Avsikten var att utvärdera effekterna av systemet. Detta har ännu inte skett.²¹⁹ Regeringen vill vänta med utvärderingen tills det går mer tid och fler företag anslutit sig till systemet.²²⁰

Den svenskregistrerade handelsflottan bestod år 2019 av 652 fartyg, varav 323 fartyg var över 100 brutto. Antal lastfartyg uppgick till 134, en nettoökning med 4 Tankfartyg och en nettominskning med 1 Torrlastfartyg. Den totala bruttodräktigheten minskade dock för lastfartygen och den minskningen stod Torrlastfartygen för.²²¹ Andelen svenskregistrerade fartyg år 2019 var 44 procent. Jämfört med året innan har flottan ökat i *antal* fartyg, men *andelen* svenskregistrerade fartyg har minskat något.²²² 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

Regeringen har under 2020 utsett en särskild utredare som ska undersöka hur ett nytt miljöstyrande system för godstransporter på väg kan utformas (se även E36).

Regeringen vill främja överflyttning av transporter från väg till järnväg. Det bidrar till ett mer miljövänligt transportsystem och till att nå våra klimat- och miljömål. Regeringen har tidigare infört en miljökompensation för att stärka järnvägens konkurrenskraft och få fler att välja tåget för att skicka gods. För att fortsätta bidra till en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg kommer miljökompensationen att förlängas och vidareutvecklas. Regeringen föreslår därför att 400 miljoner kronor årligen avsätts under perioden 2021–2025.²²³ Detta är en fortsättning på insatsen E37. I mars 2021 aviserade regeringen att miljökompensationen för godstransporter på järnväg ska utvecklas så att den tydligare riktas mot de godstransporter

²¹⁶ (PWC 2021)

²¹⁷ (PWC 2021)

²¹⁸ (Handling # 250 i ärende Utr 2018/56 2021)

²¹⁹ (Svensk sjöfart 2020)

²²⁰ (Sveriges riksdag 2020)

²²¹ (Trafikanalys 2020b)

²²² (Trafikanalys 2020b)

²²³ (Infrastrukturdepartementet 2020b)

som har konkurrens från vägtransporter. Syftet är att tydligare styra mot en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och därmed stärka järnvägens konkurrenskraft och avlasta vägarna.²²⁴

Trafikverket har påbörjat utredningsarbetet för att utreda utformningen av en rabatt på banavgifter för nya transportupplägg och för underutnyttjade sträckor. Under 2021 kommer Trafikverket att ta fram en ny långsiktig plan för banavgifter. Utredningen om hur rabatter på banavgifter på sträckor med avsevärt underutnyttjande skulle kunna utformas, integreras i detta arbete.²²⁵

Sjöfartsverket miljödifferentierar sina farledsavgifter utifrån Clean Shipping Index (CSI). Fartyg som certifieras i CSI kategoriseras i olika klasser beroende på miljöprestanda inom fem olika områden. Denna klassning ligger sedan till grund för vilken nivå av avgiftsreduktion som fartyget får.²²⁶ I underlaget TRV 2020/19755 redogör Trafikverket för flera åtgärder som myndigheten arbetar med för att skapa förutsättningar för fler godstransporter på järnväg och med fartyg. Åtgärderna redovisas i fyra områden: Insatser för utvecklad infrastrukturplanering, Insatser för ökade godstransporter i järnvägssystemet, Insatser för bättre kunskap, samverkan och incitament samt Insatser för stärkt forskning och innovation.²²⁷

Trafikverket har pekats ut att vid behov bistå Sjöfartsverket med fördjupade analyser över vilka effekter eventuella förändringar i avgiftsuttaget kan få för transportsystemet som helhet. Frågan har ännu inte aktualiserats av Sjöfartsverket. Trafikverket deltar dock i det forskningsprojekt om ett nytt avgiftssystem som beviljats och drivs av VTI tillsammans med Sjöfartsverket.²²⁸ I november 2020 utökades uppdraget för den nationella samordnaren för inrikes sjöfart och närsjöfart genom att samordnaren ska ha dialog om hamnavgifter med hamnar och aktörer verksamma i hamnar. Syftet är att hamnavgifterna ska bli ett incitament för ökad överflyttning av gods från väg till sjöfart och att stärka sjöfartens konkurrenskraft. Detta utökade uppdrag ska redovisas den 30 september 2021.²²⁹ Se vidare insats F42.

E41 Samlad bild av skatter och avgifter

Uppföljning

Då insatsen bedömdes vara fullgjord i förra årets uppföljning²³⁰ följs insatsen inte upp i denna rapport.

3.6 F: Samordning och samarbete för ökad intermodalitet

I NGTS framhålls att ett betydande hinder för intermodala transportupplägg är kostnaden för omlastning samt att automation och innovativa lösningar kan bidra till att sänka kostnaden. Både transportörer och transportköpare behöver incitament för att öka mängden intermodala transporter.

²²⁴ (Regeringen 2021d)

²²⁵ (Trafikverket 2021k)

²²⁶ (Handling # 272 i ärende Utr 2018/56 2021a)

²²⁷ (Trafikverket 2021k)

²²⁸ (Trafikverket 2021k)

²²⁹ (Regeringen 2020q)

²³⁰ Trafikanalys (2020c)

I detta insatsområde har en mängd utredningar, samarbeten och dialoger genomförts av aktörerna. Lägesbedömningarna i Trafikanalys i uppföljning bedöms dock inte ha förändrats jämfört med föregående år.

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 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 2019 som ett led i ett sexårigt regeringsuppdrag.²³¹ Det omfattade från början 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.

Regeringen beslutade i november 2020 att utöka uppdraget för den nationella samordnaren för inrikes sjöfart och närsjöfart. Det utökade uppdraget innebär att samordnaren ska ha dialog om hamnavgifter med hamnar och aktörer verksamma i hamnar, med syfte att hamnavgifterna ska bli ett incitament för ökad överflyttning av gods från väg till sjöfart och att stärka sjöfartens konkurrenskraft. Detta utökade uppdrag ska redovisas den 30 september 2021.²³²

För deluppdrag 3 publicerades en första handlingsplan i maj 2019 med 62 åtgärdsförslag som ska stärka svensk inrikes och närsjöfart.²³³ Åtgärdsförslagen är inriktade på utredning, planering och samråd. En rad aktörer har deltagit, både transportmyndigheter och andra aktörer. Flera av dem har ett utpekat ansvar med åtaganden om genomförande, att avsätta nödvändiga resurser och ta fortsatta initiativ till samverkan och samordning. 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.

Den första versionen av handlingsplanen rymmer inga resultat-mål eller tidplaner, inte heller några samordnings- och resursplaner för genomförandet. Planen ses över löpande, vid de regelbundna myndighetsmöten som sker inom uppdraget. Den uppdateras dock inte publikt

²³¹ (Regeringen 2018e) (Regeringen 2018e)

²³² (Regeringen 2020q)

²³³ (Trafikverket 2019e)

utan redovisning sker i mars årligen till Regeringskansliet. Andra intressenter får statusen uppdaterad genom samverkan, bloggar, nyhetsmaterial m.m.²³⁴

Enligt Trafikverkets nationella samordnare fortskrider arbetet enligt plan. Av det som genomförts under 2020 nämner samordnaren bland annat att Havs- och Vattenmyndigheten har tagits in i arbetet med insatsen. Ett nytt nätverk för samverkan om inlandssjöfart har inletts där Transportstyrelsen och Sjöfartsverket deltar tillsammans med rederier och branschföreträdare.²³⁵ Tanken är att nätverket ska träffas någon gång per år. Vänersjöfartsöverenskommelsens arbetsgrupper (infrastruktur, regler och avgifter samt näringsliv) har arbetat intensivt under 2020 för att stärka möjligheterna till ökade godsmängder. När det gäller överflyttning av gods till sjöfart är Trafikverket och Göteborgs hamn överens i en avsiktsförklaring om att hamnen ska verka aktivt för överflyttning av gods till sjöfart.²³⁶ Ifråga om dialog, se även insats A7 och F44.

Under 2020 har Trafikverkets samordnare låtit göra en förstudie av omlastningsplatser för sjöfart på inre vattenvägar för att belysa vilken typ av information som finns, vad som saknas och vad som efterfrågas. Förstudien ska även belysa vad som kan bidra till ökad sjöfart på inre vattenvägar.²³⁷ Ett första deluppdrag kring utvecklingspotentialen av torrhamnar och omlastningskajer för sjöfart på inre vattenvägar redovisades av Trafikverket 2019.²³⁸

Exempel på kommande milstolpar under 2021 är enligt samordnaren att ytterligare en eller två godspendlar med största sannolikhet kommer starta upp trafik i inrikes sjöfart. Det finns för närvarande fem intressenter som sökt ekobonus för verksamheten och väntar på beslut. Arbetet för att förstärka överflyttning till inre vattenvägar fortsätter bland annat genom Vänersjöfartöverenskommelsen, där ett högnivåmöte ska hållas i slutet av 2021. Tilläggsuppdraget för hamnavgifter ska rapporteras. Dessutom ska en halvtidskonferens för samordnarens uppdrag hållas under hösten, i form av en resultatredogörelse tillsammans med goda exempel.²³⁹

Trafikverket ska slutredovisa uppdraget till Regeringskansliet senast den 30 juni 2024.

F43 Fler inre vattenvägar

Uppföljning

Denna insats följs inte upp i denna rapport.

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.

²³⁴ (Handling # 310 i Utr 2018/56 2021)

²³⁵ (Trafikverket 2021k)

²³⁶ (Handling # 310 i Utr 2018/56 2021)

²³⁷ (Trafikverket 2020n)

²³⁸ (Trafikverket 2019a)

²³⁹ (Handling # 310 i Utr 2018/56 2021)

Uppföljning

Insatsen faller inom ramen för uppdraget om att inrätta en nationell samordnare för sjöfart (F42 ovan), enligt uppgift från Regeringskansliet.²⁴⁰ Dialog med berörda aktörer är en central del i uppdraget.²⁴¹

Trafikanalys kontaktade Transportföretagen Sveriges hamnar för en kommentar om insatsen och de uppger att verksamhetsplanen inte har kunnat genomföras så som planerats med anledning av Corona. Inga aktiviteter som krävt fysiska möten har genomförts, däremot har de deltagit i flera Fol-projekt. De har en kontinuerlig och bra dialog med den nationella samordnaren för sjöfart. Dessutom har Transportföretagens VD medverkat på Godstransportrådets möten under året, även ett av medlemsföretagen har haft representant i rådet.

Transportföretagen Sveriges hamnar uppger att de saknar utväxling av medverkan i Godstransportrådet. Trots gruppens sammansättning av tunga aktörer används inte dess potential till att initiera förändringar som kan leda i riktning mot godsstrategins ambitioner. Tvärtom har det under året remitterats om nya lotsföreskrifter som inte är framåtblickande. Under hösten har Sjöfartsverket remitterat och aviserat om kraftigt höjda farledsavgifter, lotsavgifter, borttagna rabatter etc. Senare aviserade också regeringen ett tilläggsuppdrag till den nationella samordnaren gällande hamnavgifter.

Sammantaget anser Sveriges hamnar att förestående förändringar kommer att försämra hamnarnas och sjöfartens villkor och i förlängningen svenskt näringslivs konkurrenskraft. Att det därtill aviseras i tider av pandemi, när andra länder går i motsatt riktning och underlättar sjötransporter anser de gör Sverige till ett unikt undantag i världen med mycket höga kostnader för sjötransporter.

Transportföretagen Sveriges hamnar uppger även att de initierar ett eget projekt för godsöverflyttning, och deltar i Fol-projekt under andras ledning kopplat till överflyttning och att stärka sjöfarten i de hållbarhetsutmaningar som finns. Utöver detta kommer de bland annat att arbeta med de verksamhets- och miljöprövningar som görs för Sveriges hamnar, för att få till stånd en enhetlig regeltillämpning i hela landet. De anger att de därtill kommer lägga kraft på att kommunicera hamnarnas och sjöfartens villkor till politiken och till statliga myndigheter.²⁴²

Trafikverket har i avsiktsförklaring med Göteborgs Hamn kommit överens om att hamnen ska verka aktivt för överflyttning av gods till sjöfart. De ska i samförstånd utreda och definiera målsättningar och åtgärder för att bland annat främja en överflyttning av gods till sjöfart och järnväg.²⁴³ De ska även minska den negativa lokala miljöpåverkan från sjöfarten och den tunga vägtrafiken till och från hamnens terminaler.²⁴⁴ Angående dialog se även insats A7 och F42.

F45 Satsning på intermodalitet med fokus på järnväg

NGTS: En förutsättning för intermodala transporter är väl fungerande terminaler²⁴⁵ och rangerbangårdar, som kan binda ihop trafikslagen till en transportkedja [...] Regeringen kommer därför att uppdra 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

²⁴⁰ Information i samband med ett möte mellan Trafikanalys och Infrastrukturdepartementet 2020-02-04.

²⁴¹ (Regeringen 2018e)

²⁴² (Handling # 333 i Utr 2018/56 2021)

²⁴³ (Handling # 310 i Utr 2018/56 2021)

²⁴⁴ (Trafikverket 2021k)

²⁴⁵ Med terminaler avses här såväl hamnar som lastbils- och kombiterminaler.

teknik som kan bidra till fler kombitransporter och att analysera hur ett sådant användande kan stimuleras.

Uppföljning

Regeringen delgav Trafikverket ett uppdrag om att intensifiera arbetet med att främja intermodala järnvägstransporter 2018.²⁴⁶ En delredovisning gjordes i december 2019 avseende analys av eventuella hinder för ökad omlastning till järnväg och förslag till hur intermodalitet kan stimuleras, exempelvis genom nya tekniska lösningar. Bland annat konstaterades att några av de främsta hindren för överflyttning är järnvägens bristande förutsägbarhet i kapacitetstilldelningen samt konkurrensförmågan jämfört med vägtransporter. För att öka överflyttningen krävs fler insatser, inklusive åtgärder för robusta logistikupplägg som är konkurrenskraftiga över tid. Slutredovisning av uppdraget ska ske i december 2021.²⁴⁷

Trafikverket har inte fått någon återkoppling på förslagen till åtgärder från delredovisningen 2019. Men de uppger att förbättringar har skett på tilldelning av kapacitet där de långväga godstågen kan planeras med bättre tillförlitlighet. Det finns även förbättringsåtgärder på gång för hela kapacitetstilldelningen, även om det ligger något år bort. Under 2020 har samverkan skett med olika arbetsgrupper för järnväg och relevanta myndigheter. Det råder fortfarande en osäkerhet om hur risktagandet av att starta upp nya tågpendlar för kombitrafik ska fördelas. Järnvägsföretagen har viss volym som kan flyttas till intermodalt men eftersom volymerna är för små är risken för hög och projekten läggs ner eller läggs i vänteläge. Den kommande miljökompensationen kan, om den används smart, bidra till att minska risktagandet och därmed få till nya tågpendlar.

På tekniksidan nämns RFID-teknik som läser av godsvagnarnas position med tidsstämpel vilket ger den intermodala kedjans intressenter enkel, billig och relevant information. Systemet rullas ut i flera länder inom EU med Trafikverket som initiativtagare, både gällande koncept och standardisering. Dessutom bygger Trafikverket inom ramen för S2R en demonstrator för informationsinsamling. Den kallas Intelligent Video Gate och kan utföra avancerad bildanalys på avlästa vagnar. Information kan sedan delas mellan intressenterna i den intermodala kedjan. Med denna hjälp finns större möjlighet att automatisera terminalerna. När det gäller fordonsteknik har inget nytt tillkommit. Rådande pandemi har omöjliggjort besök hos teknikföretag både i Sverige och övriga Europa.

Som milstolpar under 2021 nämner Trafikverket att de arbetar för att få fram en vision, "Möjligheternas godståg" med en tillhörande strategi och specifika angreppsområden. Bakgrunden är att det inom uppdraget gjordes en djupintervju av tunga beslutsfattare inom branschen som visar på behov av just en vision för hur järnvägsbranschen ska kunna utvecklas för att dess erbjudande ska stå sig bättre i konkurrensen från andra transportslag. Ambitionen är att branschen själva ska äga och driva frågan.

Trafikverket uppger vidare att de just nu arbetar aktivt med att främja intermodala transporter genom att prata om tänkbara intermodala pendlar med varuägare, men för att det ska vara intressant för dessa aktörer behövs konkreta upplägg att diskutera. Rådande läge med pandemin gör det dessutom svårt att nå fram till nya aktörer.

De delar som återstår inom uppdraget om att intensifiera arbetet med att främja intermodala järnvägstransporter är två delar.

²⁴⁶ (Regeringen 2018g)

²⁴⁷ (Trafikverket 2019f)

- 1) Initiera och främja samverkan mellan berörda aktörer. Föra dialog med transportköpare, speditörer, företag som driver kombiterminaler, transportföretag, hamnbolag, kommuner, företag som utvecklar och tillhandahåller teknik för omlastning och andra relevanta aktörer om möjligheterna att på olika sätt få till stånd en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg.
- 2) Identifiera och sprida information och kunskap om innovativa lösningar och ny teknik som kan bidra till fler intermodala godstransporter som inkluderar järnväg, inklusive automatiserad omlastning.²⁴⁸

Ett annat uppdrag med bäring på järnväg och omlastning tilldelades Trafikverket i regleringsbrevet för 2020, ett uppdrag att redovisa hur långt myndigheten kommit med de åtgärder som redovisats i rapporten *Åtgärder för ökad andel godstransporter på järnväg och med fartyg*²⁴⁹. Detta genomförandeläge redovisades i januari 2021.²⁵⁰ Bland de åtgärder som Trafikverket nämner i denna rapportering är att de arbetat med följande.

- Förtydliga och sammanställa åtgärder enligt fyrstegsprincipen som ska främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart och bidra till ökad nyttjandegrad i järnvägssystemet.
- Ingå överenskommelser med berörda aktörer som inkluderar åtgärder för ökad andel järnvägs- och sjöfartstransporter.
- Alltid beakta möjligheten att transportera med järnväg och fartyg innan dispens för skrymmande transporter på väg beviljas
- Identifiera, planera och genomföra trimningsåtgärder som möjliggör överflyttning av godstransporter till järnväg och sjöfart och som bidrar till ökad nyttjandegrad i järnvägssystemet
- Säkerställa att statligt ägd infrastruktur i anslutningar till terminaler och hamnar underhålls utifrån ett stråk- och transportflödesperspektiv
- Säkerställa att statligt ägd infrastruktur i anslutningar till terminaler och hamnar underhålls utifrån ett stråk- och transportflödesperspektiv

I regleringsbrevet för 2021 har uppdraget skärpts såtillvida att Trafikverket ska "intensifiera arbetet" med genomförandet av dessa åtgärder. Trafikverket ska redovisa hur arbetet fortskrider samt när åtgärderna beräknas vara genomförda senast 31 december 2021. Denna "intensifiering" pågår enligt Trafikverket redan inom färdplansarbetet²⁵¹.²⁵² Trafikverkets hittillsvarande förslag bereds på infrastrukturdepartementet.

Se även insats F50, Transportnätsbeskrivning för omlastning.

F46 Höga omlastningskostnader

Uppföljning

Då insatsen bedömdes vara fullgjord i förra årets uppföljning²⁵³ följs insatsen inte upp i denna rapport.

²⁴⁸ (Handling # 340 i Utr 2018/56 2021)

²⁴⁹ (Trafikverket 2019m)

²⁵⁰ (Trafikverket 2021k)

²⁵¹ (Trafikverket 2020e)

²⁵² (Handling # 282 i Utr 2018/56 2021)

²⁵³ Trafikanalys (2020c)

F47 Åtgärder för fler godstransporter på järnväg och med fartyg kartläggs

Uppföljning

Då insatsen bedömdes vara fullgjord i förra årets uppföljning²⁵⁴ följs insatsen inte upp i denna rapport.

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 kombi-godstransporterna 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 har deltagit i diskussioner i bland annat regeringsuppdrag hos Trafikverket om hur intermodal trafik kan främjas.

Jernhusen agerar stöd och kompetenssakkunniga inom intermodala utvecklingsfrågor mot branschföreningar, myndigheter och politiker. Samt arbetar för att fler intermodala tågpendlar skall etableras, framförallt mellan våra storstadsregioner.

Under våren 2020 och pandemins start genomförde Jernhusen ett arbete med att ta fram hur extrainsatta intermodala tågpendlar kan stötta transportsystemet vid stora störningar. Projektet genomfördes främst i beredskapssyfte och visade på att det är möjligt att starta tågpendlar för gods med kort varsel.

Jernhusen har tillsammans med Real Rail försökt starta en kombitågpendel mellan Göteborg-Stockholm Årsta. Detta är ett arbete som pågått under längre tid genom dialog med varuägare och transportbolag. Resultatet blev dock lika som tidigare, nämligen att volymen finns, men att få alla varuägare och transportörer att vara redo samtidigt är svårt. Förtroendet för produkten är låg och nyttjarna vill se att den rullar innan de binder upp sig på platser, vilket gör att den inte kommer igång.

Jernhusen menar att denna problematik har lyfts i regeringsuppdrag inom intermodal trafik där det också pekats på lösningar såsom breddad ekobonus, startup-garanti, och nu senast nettoupphandling. Alla med samma syfte, att ge tågoperatören kostnadstäckning under en begränsad tid för tomma platser i tåget.

Jernhusen poängterar att det nu finns resultat från regeringsuppdrag och projekt med tydliga förslag för att underlätta överflyttning av gods från väg till järnväg. Men de ställer sig frågande till hur resultaten tas om hand inom godstransportstrategin. De framhåller vikten av att beslutsfattare tar till sig de förslag som kommer fram.²⁵⁵

²⁵⁴ Trafikanalys (2020c)

²⁵⁵ (Handling #328 i Utr 2018/56 2021)

F49 Översyn av Green Cargo AB

Uppföljning

Då insatsen bedömdes vara fullgjord i förra årets uppföljning²⁵⁶ följs insatsen inte upp i denna rapport.

F50 Transportnätsbeskrivning för omlastning

NGTS: Trafikverket förvaltar i dag olika system som beskriver olika delar av transportsystemet, exempelvis järnvägsnätsbeskrivningen (JNB) och nationella vägdatabasen (NVDB). För att underlätta planeringen av intermodala transportupplägg bör registren beskriva infrastruktur för omlastning, som godsterminaler av olika slag, hamnar och flygplatser med godshantering.

Uppföljning

Regeringen önskar att information om infrastruktur för omlastning²⁵⁷ ska ingå i system som beskriver transportsystemet. I ett regeringsuppdrag²⁵⁸ som Trafikverket redovisade under 2019 ingick att utreda förutsättningarna för att utveckla sina system så att de bättre beskriver omlastningspunkterna. I rapporteringen beskrivs bland annat systemen²⁵⁹ som de själva förvaltar och möjligheten att lägga till information om omlastningspunkter. Det konstateras att det egna informationssystem som bedöms ha bäst förutsättning att utvecklas är Laslo, som idag beskriver lastplatser med järnvägsanslutning. Under hösten 2019 inledde Trafikverket diskussioner med Sjöfartsverket angående lämpligheten att slå samman deras kartsystem över omlastningspunkter för sjöfarten med Laslo. Under 2020 har Trafikverket jobbat med att utveckla, uppdatera och komplettera informationen i Laslo. Detta system visar idag både last- och lossningsplatser för järnväg, samt information om hamnar, hamnavsnitt och lastageplatser som tillhandahållits av Sjöfartsverket. Ett nytt kartverktyg i Laslo kommer att visa både last och lossningsplatser för järnväg, kombiterminaler samt samtliga nu kända omlastningspunkter för sjöfart. Lanseringen av det nya kartverket kommer att ske under våren 2021.

Tanken med kartverktyget är att det ska underlätta planeringen av intermodala transportupplägg. Arbetet med att komplettera Trafikverkets informationssystem för att skapa en bättre överblick över de intermodala omlastningsplatserna i Sverige finns också med som en prioriterad åtgärd i Trafikverkets färdplan²⁶⁰ för överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart.

Trafikverket uppger vidare att ett komplett intermodalt kartverktyg skulle omfatta betydligt mer information än den som Trafikverket normal ansvarar för. För att utveckla ett sådant verktyg behövs ett särskilt uppdrag från regeringen.²⁶¹

²⁵⁶ Trafikanalys (2020c)

²⁵⁷ Såsom godsterminaler av olika slag, hamnar och flygplatser med godshantering.

²⁵⁸ (Regeringen 2018j)

²⁵⁹ De system som beskrivs är Nationell vägdatabas (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.

²⁶⁰ (Trafikverket 2020e)

²⁶¹ (Handling # 282 i Utr 2018/56 2021)

4 Omställning till fossilfria transporter

Det andra fokus- och målområdet i NGTS avser insatser för att klara vår tids stora utmaning – klimatförändringarna. Insatserna i fokus- och målområdet inriktas på att öka transporteffektiviteten och att genomföra övergången till förnybara drivmedel.

Området är indelat i insatsområdena *Transporteffektivitet* (G), *Samhällsplanering för gods-transporter* (H), *Krafttag för förnybara drivmedel* (I), *Nationell satsning på elektrifiering av godstransporter* (J) och *Urbana godstransporter* (K). I Trafikanalys uppföljning 2020 bedömdes 17 insatser inom de fem insatsområdena som pågående, 7 var fullföljda och två som osäkra. De sju fullföljda från 2020 års uppföljning har inte omfattats i denna omgång. I årets uppföljning är två insatser att betrakta som fullföljda jämfört med förra uppföljningen i mars 2020. För insatsen *Infrastruktur för laddning av tunga fordon* (J70) har Trafikverket avrapporterat sina uppdrag. För insatsen *Förstärkt och förlängd klimatinvesteringsstöd* (J73), där klimatinvesteringsstödet och stödet för lokal- och regional kapacitetsutveckling för klimat- och energiomställning blivit förlängda och fått mer pengar. En insats har gått från pågående till osäker. Det gäller insatsen *Stadsmiljöavtal för godstransporter* (K74), där inga medel kunnat betalas ut på grund av regler för hur stödet får betalas.

Generellt är lägesbedömningarna av enskilda insatser desamma som i uppföljningen 2020, men det skiljer sig delvis åt mellan de olika insatsområdena.

4.1 G: Transporteffektivitet

I NGTS framgår att godstransporterna i Sverige bör vara transporteffektiva, det vill säga så effektiva som möjligt utifrån energi-, miljö- och ekonomiska perspektiv för att åstadkomma tillgänglighet, hållbarhet och konkurrensförmåga. Potentialen ligger i exempelvis ökad samordning för att förbättra fyllnadsgrad samt att effektivisera rutter. Att använda längre och tyngre fordon kräver anpassade vägar och järnvägar vilket enligt NGTS ska genomföras stråkvis. För att uppnå detta har det genomförts en rad projekt. Exempelvis fortskrider bärighetssatsningar på väg för att kunna upplåta infrastrukturen för längre och tyngre fordon, och förslag till justerade regelverk har presenterats till regeringen. Trafikverket har planerat och genomfört både administrativa och fysiska åtgärder kopplat till långa tåg. Det är främst två centrala faktorer som begränsar möjligheten till längre och tyngre tåg - infrastruktur och bromspercenttabeller - dessa frågor arbetar Trafikverket aktivt med i projektet "Längre, tyngre och större tåg". Sammantaget bedömer Trafikanalys att lägesbedömningarna i uppföljningen 2020 inte förändras jämfört med föregående år.

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 (se 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.²⁶² Uppdraget redovisades i mars 2019 och remitterades samma år.²⁶³ Ärendet är under beredning på Regeringskansliet. På kort sikt bedöms att 450 mil sammanhängande vägnät kan upplåtas för längre lastbilar under förutsättningen att regelverket på området justeras. Samtidigt betonas behovet av mer kunskap om överflyttningseffekter. Utredningen var på remiss under hösten 2019. Trafikverket har därefter återigen sett över det föreslagna vägnätet (450 mil) och kommit fram till att de övergripande slutsatser som drogs i regeringsuppdraget står sig, med litet behov av åtgärder. Trafikverket har inte fått några signaler från regeringen om implementering av regelverk kring detta.²⁶⁴

Trafikverket redovisade en genomförandeplan för åren 2020–2025 för regeringen i april 2020. Av planen framgår de åtgärder som Trafikverket planerar att genomföra under perioden och som kommer att ha väsentlig inverkan på transportsystemet. De nu gällande långsiktiga planerna för åren 2018–2029, nationell plan för transportsystemet och länsplaner för regional transportinfrastruktur, ligger till grund för genomförandeplanen. Den nya bärighetsklassen för vägar (BK4) som möjliggör transporter upp till 74 ton började implementeras under 2018. Till och med 2019 har Trafikverket upplåtit cirka 20 procent av det statliga vägnätet för BK4.²⁶⁵ Detta motsvarar cirka 30 procent av de viktigaste vägarna för näringslivet. Under 2020 har ytterligare cirka 5 procent av de statliga vägarna upplåtits för BK4.²⁶⁶ Arbetet med att genomföra bärighetssatsningen i nationella planen fortskrider som planerat.²⁶⁷

Ifråga om längre och tyngre tåg omfattar nationell plan för transportsystemet 2018–2029 ombyggnationer för närmare 2 miljarder kronor.²⁶⁸ 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", (LTS).²⁶⁹

Trafikanalys kontaktade Trafikverket för en lägesrapport om arbetet med längre och tyngre tåg. Trafikverket beskriver att deras arbete med planering och genomförande av administrativa och fysiska åtgärder kopplat till långa tåg har fortsatt under 2020. Ett urval av

²⁶² (Regeringen 2018b)

²⁶³ (Trafikverket 2019i)

²⁶⁴ (Handling # 318 i Utr 2018/56 2021)

²⁶⁵ (Trafikverket 2020p)

²⁶⁶ (Trafikverket 2021k)

²⁶⁷ (Handling # 317 i Utr 2018/56 2021)

²⁶⁸ (Trafikverket 2018a)

²⁶⁹ (Trafikverket 2019j)

de projekt och aktiviteter som förväntas pågå under 2021 med relevans för den nationella godstransportstrategin som de lyfter fram är följande.

- Arbetet med signalåtgärder på Södra stambanan, inklusive sträckan Malmö godsbangård–Peberholm, och Väst kustbanan har påbörjats.
- Projekt 835 m Malmö–Hamburg har slutförts och en demonstrationskörning planeras i februari 2021 inom ramen för forskningsprojektet Shift2 Rail.
- Det pågår också ett antal järnvägsprojekt som inte hanteras av projekt LTS, men som ger nyttor och effekter för långa tåg och som ligger nära i tid vad gäller byggstart och färdigställande.²⁷⁰

I den nationella planen 2018–2029 finns två objekt relaterade till LTS-projektet, med färdigställande efter 2026. Dessa är "Hallsberg-Malmö/Göteborg, åtgärder för långa godståg" samt "Övriga stomnät, åtgärder för långa godståg". Utöver detta pågår eller påbörjas under 2021 ett antal järnvägsprojekt i Sverige som ger nyttor och effekter för långa tåg. Bland annat en satsning på åtgärder för större godståg i form av ökad lastprofil. Det genomförs även åtgärder i andra objekt som också främjar godstrafiken, exempelvis utbyggnader av förbigångsspår, mötesspår och ombyggnad av bangårdar²⁷¹

I LTS-projektet fortsätter arbetet i samband med ny bromsprocenttabell för att klara 750 m långa tåg i ATC-systemet och höjda hastigheter för en stor majoritet av alla godståg. Den första sträckan som anpassas är Hallsberg–Malmö. Sträckan Lund–Alvesta är nu i analysfas och är den första sträckan som genomförs.²⁷²

Utöver detta nämns milstolpar under 2021 såsom arbetet med signalåtgärder för införande av ny bromsprocenttabell på den första sträckan Lund–Alvesta, vilket beställdes under 2020 och kommer att arbetas vidare med under 2021 och 2022. Samt att demonstrationskörning Malmö–Hamburg är intressant och kommer under våren 2021 att följas upp med demonstrationskörningar även från Hallsberg och Nässjö. Då kan det genomföras bromsprov som behövs för bromsprocenttabeller för 835 m tåg.²⁷³

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 hur system för informationsutbyte och öppna data för horisontell samordning, ökad transporteffektivitet och minskad klimatpåverkan bör organiseras och förvaltas.²⁷⁴ Uppdraget ska genomföras i dialog med berörda aktörer, som transportföretag, fordonstillverkare och transportköpare och

²⁷⁰ (Handling # 321 i Utr 2018/56 2021)

²⁷¹ (Trafikverket 2021k)

²⁷² (Handling # 321 i Utr 2018/56 2021)

²⁷³ (Handling # 321 i Utr 2018/56 2021)

²⁷⁴ (Regeringen 2018i)

sträcker sig till 2029. Uppdraget redovisas löpande bland annat i Trafikverkets årsredovisningar. En delredovisning kring system för öppna data skedde i maj 2019.²⁷⁵

Trafikverket och CLOSER²⁷⁶ inledde därefter ett samarbete för att genomföra en förstudie om att utveckla ett arbetsupplägg för hur horisontell samordning skulle kunna åstadkommas. Förstudien publicerades i juni 2020 och består av en kunskapssammanställning, förslag till framtida arbete med regeringsuppdraget samt förslag till forskning och utveckling.²⁷⁷

De båda underlagen visar att det finns få dokumenterade horisontella samarbeten där datadelning skett. Det finns också få exempel på samarbeten där inriktningen tydligt varit att höja fyllnadsgraden och dessutom följt upp samarbetet, vilket kan bero på att det är svårt att följa upp fyllnadsgrad.

Utredningarna visar vidare att det finns flera områden där ökad kunskap behövs som förutsättningsskapande åtgärder för att kunna bedriva en effektiv satsning på horisontella samarbeten med stöd av datadelning. Exempel på dessa områden är legala hinder, uppföljning av fyllnadsgrad eller transporteffektivitet, möjligheten att dela data på ett affärsmässigt säkert sätt samt kunskap om var potentialen till horisontella samarbeten är störst. Fokus för 2021–2022 ligger enligt Trafikverket på att utveckla kunskap och potential för samarbeten, fyllnadsgrad och datadelning för att längre fram kunna stödja utvecklingen av horisontella samarbeten, i syfte att öka transporteffektiviteten.

Ett exempel på detta är att en beskrivning av legala hinder har tagits fram inom ramen för innovationsprogrammet Drive Sweden²⁷⁸ i samverkan med RISE, som publicerades i februari 2021. I studien framkom att ytterligare aktiviteter behövs för att tydliggöra legala hinder. Dessutom har Trafikverkets uppdrag initierat ett *”living lab”* inom ramen för FEDeRATED Living Labs (se även insats L83) tillsammans med Helsingborgs Stad, ett projekt där möjligheten till samordning av varudistributioner undersöks med stöd av datadelning.²⁷⁹

G53 Ökad nyttjandegrad i järnvägssystemet

Uppföljning

Då insatsen bedömdes vara fullgjord i förra årets uppföljning²⁸⁰ följs insatsen inte upp i denna rapport.

4.2 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

²⁷⁵ (Trafikverket 2019g)

²⁷⁶ <https://closer.lindholmen.se/>

²⁷⁷ (Trafikverket 2020h)

²⁷⁸ <https://www.drivesweden.net/om-drive-sweden>

²⁷⁹ (Handling # 350 i Utr 2018/56 2021)

²⁸⁰ Trafikanalys (2020c)

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 av dem bedömdes som fullföljd i förra uppföljningen och omfattas inte denna gång). Energimyndighetens uppdrag inom insatsen *Regional samordning* (H55) är avslutad, men Länsstyrelsen ska under 2021 avsluta sitt uppdrag att främja fossilfria transporter för personer och gods samt att genomföra de regionala planerna för infrastruktur för elfordon och förnybara drivmedel. Insatsen bedöms därför fortfarande vara pågående. Då Trafikverket fortfarande inte fått något regeringsuppdrag att analysera hur näringslivets behov av godstransporter kan vägas in i infrastrukturplaneringen bedöms insatsen (H54) fortfarande som osäker.

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

Trafikverket hanterar frågan bland annat i sitt arbete med inriktningsunderlag för 2022–2033.²⁸¹ Det har dock inte tillkommit något särskilt uppdrag till Trafikverket om att analysera näringslivets behov i infrastrukturplaneringen. Statusen är i nuläget oförändrad. Trafikverket skriver att regeringen har aviserat en infrastrukturproposition under våren 2021. Insatser rörande näringslivets behov kan då adresseras i den.²⁸²

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 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 haft i uppdrag att stödja lokala och regionala offentliga aktörer i deras arbete med energiomställning och minskad klimatpåverkan. Fokus för det program som utvecklades – lokal och regional kapacitetsutveckling – var att utveckla aktörernas kapacitet att arbeta systematiskt och strategiskt med att integrera energi- och klimatfrågor i olika områden. Detta genomfördes i form av att projektmedel utlystes och fördelades. Ett av

²⁸¹ (Trafikverket 2020i)

²⁸² (Handling # 266 i ärende Utr 2018/56 2021)

områdena som kunde få medel var godstransporter. Inom programmet finansierade Energimyndigheten även KOSAVA 2.0, ett nationellt projektkontor med 10 miljoner kronor mellan år 2018–2020, som syftade till att stötta kommuner och regioner som vill införa samordnad varudistribution.²⁸³ Projektkontoret fyllde en funktion som expertpart åt kommuner och regioner som vill jobba med dessa frågor med just samordning av sina egna varuleveranser. Alla projekt inom programmet, inklusive projektkontoret, avslutades 2020. Det finns ingen ytterligare finansiering avsatt från regeringen för ytterligare projekt.²⁸⁴

Godstransporter var inte den huvudsakliga inriktningen för programmet, men flera projekt som handlade om att effektivisera godstransporterna genom energiomställning eller fysisk planering beviljades medel. Det var bland annat Huddinge kommuns arbete med en gods- trafikplan, Region Örebro:s test av en lösning för att kunna ställa hållbarhetskrav och följa upp godstransporterna inom regioner och kommuner samt projektet "Klimatsmarta mass- transporter (KLIMAT)" där Region Skåne undersökte hur transporterna av byggmassor kunde effektiviseras inom deras region. Resultatspridning och utvärdering av programmet pågår och kommer att redovisas till regeringen i maj 2021.²⁸⁵

Projekten tar slut i år vilket gör att Energimyndigheten inte kommer att ha några tydliga uppdrag inom området de kommande åren.²⁸⁶

Länsstyrelserna har ett uppdrag att främja fossilfria transporter för personer och gods samt att genomföra regionala planerna för infrastruktur för elfordon och förnybara drivmedel. Länsstyrelserna redovisade sitt arbete till Länsstyrelsen i Dalarnas län den 31 januari 2021.²⁸⁷ Länsstyrelsen i Dalarnas län har sammanställt redovisningarna för uppdragen i två rapporter.²⁸⁸

År 2018 fick alla länsstyrelser i uppdrag att ta fram regionala planer för infrastruktur för elfordon och förnybara drivmedel. De nu färdigställda planerna har tagits fram i dialog med Energimyndigheten och Trafikverket och kommer vara ett viktigt underlag för det fortsatta färdplanearbetet inom transportsektorn.²⁸⁹ Länsstyrelsernas arbete med att ta fram regionala energi- och klimatstrategier redovisades av Länsstyrelsen i Dalarnas län år 2020.²⁹⁰ Länsstyrelsen arbetar vidare med att genomföra dessa planer (Länsstyrelsen i Dalarnas län 2021c).

H56 Stärkt planering för godstransporter

Uppföljning

Då insatsen bedömdes vara fullgjord i förra årets uppföljning²⁹¹ följs insatsen inte upp i denna rapport.

²⁸³(Handling # 359 i ärende Utr 2018/56 2021)

²⁸⁴ (Handling # 265 i ärende Utr 2018/56 2021)

²⁸⁵ (Handling # 265 i ärende Utr 2018/56 2021)

²⁸⁶ (Handling # 265 i ärende Utr 2018/56 2021)

²⁸⁷ (Länsstyrelsen 2021) (Handling # 265 i ärende Utr 2018/56 2021)

²⁸⁸ (Länsstyrelsen i Dalarnas län 2021a, b)

²⁸⁹ (Länsstyrelsen 2021), (Länsstyrelsen 2020)

²⁹⁰ (Länsstyrelsen i Dalarnas län 2020)

²⁹¹ Trafikanalys (2020c)

4.3 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. Även om tillgången till förnybara bränslen än så länge begränsad har Sverige 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 behandlas dock inte i denna uppföljning. Arbetet med insatsen *Innovationsklustret för etanol* (I64) följer inte tidplan och bedöms fortfarande som pågående.

Andra insatser som fortfarande betraktas som pågående är Upphandlingsmyndighetens arbete med upphandlingskriterier inom ramen för insatsen *Statens godstransporter och godstransportrelaterade tjänster ska bli fossilfria* (I59) och om Energimyndighetens ansvar för samordning av utbyggnad av laddinfrastruktur och förnybara drivmedel inom ramen för insatsen *Infrastruktur för förnybara drivmedel* (I62), insatser om reduktionsplikten i *Fossila bränslen byts ut mot biodrivmedel* (I57) och arbetet med internationell regelutveckling för förnybara bränslen inom ramen för insatsen *Internationell samverkan för minskade utsläpp från sjöfarten och luftfarten* (I66).

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 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. 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 2020.²⁹² Regeringskansliet har under 2020 arbetat med en lagrådsremiss om nya reduktionsnivåer.²⁹³ Förslaget innebär att kravet i reduktionsplikten ska öka succesivt till 2030 då utsläppen ska minska med 28 procent för bensin och 66 procent för diesel, med en kontrollstation 2022. År 2030 förväntas sammantaget mer än 60 procent av den bensin och diesel som används vara fossilfri. Förslaget är på remiss till 16 februari 2021. Regeringen avser återkomma med en proposition till riksdagen under våren.²⁹⁴

Energimyndigheten har i uppdrag att rapportera om utvecklingen och hur utsläppen ska fortsätta minska till 2030.²⁹⁵ Energimyndigheten konstaterar att den totala drivmedelsmängden har ökat något, men att det är en viss minskning av förnybart jämfört med 2018. Växthusgasutsläppen minskar fortsatt, men i långsammare takt. Andelen biodrivmedel sjönk

²⁹² (Regeringen 2017b)

²⁹³ (Handling # 77 i Utr 2018/56 2019), (Regeringen 2019b)

²⁹⁴ (Regeringen 2020g)

²⁹⁵ (Energimyndigheten 2019b), (Energimyndigheten 2019a)

under 2019 jämfört med 2018 från 22,9 procent till 21,8 procent. De sammantagna resultaten av rapporteringen för 2019 visar att utsläppsreduktionen totalt överträffat reduktionsnivån för bensin på 2,6 procent med 0,26 procentenheter och understiger reduktionsnivån om 20 procent för dieseln med 0,14 procentenheter.²⁹⁶ Mängden biobränsle i drivmedel, uppgick totalt sett till 20,3 TWh, vilket motsvarar knappt 22 procent (GWh/GWh) och var en procentenhets sänkning jämfört med 2018. Mängden biokomponenter har ökat varje år och uppgick 2014 till knappt 13 procent, och under 2018 till närmare 23 procent.²⁹⁷

Energimyndigheten konstaterar att reduktionsplikten är ett kraftfullt styrmedel men att det krävs ett större helhetsperspektiv för att klara av klimatutsläppen från transportsektorn. Transporteffektiv samhällsplanering, och fortsatt effektivisering av fordon är fundamentala delar för att uppnå de energi- och klimatpolitiska målen.²⁹⁸

I ett kommittédirektiv gavs en statlig utredare i uppdrag att utreda utfasning av fossila drivmedel och förbud mot försäljning av nya bensin- och dieseldrivna bilar. Bland annat ska utredaren utreda ett årtal för när fossila bränslen ska vara helt utfasade. Uppdraget skulle redovisas den 1 februari 2021, men har fått förlängt och ska nu redovisas senast den 1 juni 2021.²⁹⁹

158 Långsiktiga spelregler som främjar hållbara biodrivmedel

Uppföljning

Då insatsen bedömdes vara fullgjord i förra årets uppföljning³⁰⁰ följs insatsen inte upp i denna rapport.

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 klimatområde 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

I januari 2019 uppdaterade Upphandlingsmyndigheten upphandlingskriterierna för gods-transporter och ett nytt krav tillkom till det som tidigare hade varit information till upphandlaren under kravet om informationskravet om klimatpåverkan. Under april 2020 publicerade Upphandlingsmyndigheten kriterier för storbilar/minibussar (typ en taxi som kan ha två rullstolar i bagageutrymme) samt lätta lastbilar. Drivmedelskriterier är under intern kvalitetsgranskning vilket innebär att de granskas juridiskt mot lagen om offentlig upphandling (LOU).

²⁹⁶ (Energimyndigheten 2020a)

²⁹⁷ (Energimyndigheten 2020b)

²⁹⁸ (Energimyndigheten 2020b)

²⁹⁹ (Regeringen 2021i)

³⁰⁰ Trafikanalys (2020c)

Upphandlingsmyndigheten har valt att ändra kriterierna så att de fokuserar på hållbara förnybara drivmedel och följer den kommande miljöinformationen vid pumpen. I förslagen kommer kraven att vara uppdelade på stationstankning och bulkinköp. Upphandlingsmyndigheten kommer uppdatera kriterierna för godstransporter efter 2022, rörande transportlogistiklösningar som "last mile"-transporter och samordnad varudistribution.³⁰¹

Sjöfartsverket fick i april 2020 regeringens uppdrag att analysera hur myndighetens fartygsflotta kan ställas om till fossilfrihet. Sjöfartsverket har avrapporterat uppdraget till regeringen i januari 2021. Sjöfartsverket menar att den centrala utgångspunkten bör vara att reducera energibehovet genom operationella och tekniska energieffektiviseringsåtgärder. Ett reducerat energibehov underlättar införandet av alternativa framdrivningstekniker. Även en övergång till biobaserat dieselsubstitut gynnas av energieffektiviseringar på grund av biobränslets högre pris och begränsade tillgång. Sjöfartsverket förslår medför ökade kostnader. Sjöfartsverket menar att en finansiering via avgifter riskerar att motverka ambitionen om överflyttning av gods till sjöfart från andra transportmedel då ökade avgifter minskar sjöfartens konkurrenskraft. Vidare behöver arbetet mot fossilfrihet prioriteras genom en tydligare styrning av verksamheten, ett förtydligt ansvar inom organisationen samt tillsättande av resurser för planering, genomförande och uppföljning av åtgärder.³⁰²

Inom några år ska fyra nya elfärjor trafikera Ljusteröleden och Vaxholmsleden i Stockholms skärgård. De ska i första hand gå på el, men har backup i form av vanliga motorer som kan gå på HVO eller diesel. Trafikverkets Färjerederiet har påbörjat en upphandling och anbuderna ska vara inne senast den 19 mars 2021. Därefter beslutar Trafikverket om vilket varv som får uppdraget att bygga de nya elfärjorna. Satsningen ingår i Färjerederiets Vision 45, en plan för att alla våra färjor ska vara klimatneutrala senast år 2045.³⁰³

160 Forskning om biodrivmedel

Uppföljning

Då insatsen bedömdes vara fullgjord i förra årets uppföljning³⁰⁴ följs insatsen inte upp i denna rapport.

161 Innovationskluster för hållbart flygbiobränsle

Uppföljning

Då insatsen bedömdes vara fullgjord i förra årets uppföljning³⁰⁵ följs insatsen inte upp i denna rapport.

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.

³⁰¹ (Handling # 285 i ärende Utr 2018/56 2021)

³⁰² (Sjöfartsverket 2021)

³⁰³ (Trafikverket 2020d)

³⁰⁴ Trafikanalys (2020c)

³⁰⁵ Trafikanalys (2020c)

Uppföljning

Boverket har i samverkan med Naturvårdsverket och Energimyndigheten undersökt ytterligare krav på laddinfrastruktur inom direktivet för byggnaders prestanda. Uppdraget redovisades i september 2020. För den som lämnar in bygglov efter den 10 mars 2021 blir det för vissa byggnader krav på så kallad laddinfrastruktur för laddning av elfordon. I många fall ställs enbart krav på ledningsinfrastruktur, det vill säga förberedelser i form av tomrör och liknande fram till parkeringsplatser, men i vissa fall ställs även krav på laddningspunkter (se mer under insats *J73 Klimatinvesteringsstöd* där medel gått till laddinfrastruktur och stöd till publik laddning och laddplatser för andra fordonstyper såsom lastbil, båt och flyg).³⁰⁶ Boverket har även tagit fram regler med krav på hur laddutrustningen ska utformas.³⁰⁷

För närvarande finns två terminaler för flytande naturgas (LNG) i drift i Sverige, i Lysekil samt i Nynäshamn. Det kan även nämnas att också hamnar i Sveriges grannländer skulle kunna användas för distribution av LNG till Sverige. Det finns exempelvis en LNG-terminal i Fredrikstad i södra Norge, och i Torneå i norra Finland är en terminal under uppförande. På flera andra platser i Sverige planeras LNG-terminaler, däribland Göteborg, Helsingborg och Gävle.³⁰⁸

Den senaste sammanställningen över antalet tankstationer med fordonsgas för väg visar 206 tankställen.³⁰⁹ Antalet tankstationer för flytande naturgas och flytande biogas för tunga fordon har de senaste åren ökat från 8 till 25.³¹⁰ Det finns därutöver drygt 60 icke publika tankstationer för bland annat bussar. Det finns flera produktionsanläggningar för flytande biogas (LBG) i Sverige, bland andra Tekniska verken.³¹¹ FordonsGas Sverige AB /Gasum i Lidköping samt flera pågående investeringsprojekt för LBG produktion drivs av Gasum, bland annat i Nymölla och Dalarna. Norge har ett antal stora LBG anläggningar och Finland bygger ut så det finns inte bara gemensam infrastruktur för LNG utan även för LBG i Norden. Det sker i en snabbt ökande takt utbyggnad av LBG produktion och detta har möjliggjort en ökad andel till sjöfarten, bland annat till Destination Gotland sen förra året.³¹² Biogasandelen i fordonsgasen är nu uppe över 95 procent.

Energimyndigheten har i sitt regleringsbrev fått medel till infrastruktur för laddning och tankning av el respektive vätgas för tunga fordon i regionala elektrifieringspiloter.³¹³

163 Främja introduktionen av tunga fordon med låga utsläpp

Uppföljning

Då insatsen bedömdes vara fullgjord i förra årets uppföljning³¹⁴ följs insatsen inte upp i denna rapport.

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*

³⁰⁶ (Handling # 357 i ärende Utr 2018/56 2021)

³⁰⁷ (Boverket 2021a)

³⁰⁸ (Energimyndigheten 2020c)

³⁰⁹ (Energigas Sverige 2021)

³¹⁰ (Handling # 357 i ärende Utr 2018/56 2021)

³¹¹ (Handling # 357 i ärende Utr 2018/56 2021)

³¹² (Handling # 357 i ärende Utr 2018/56 2021)

³¹³ (Handling # 217 i ärende Utr 2018/56 2021)

³¹⁴ Trafikanalys (2020c)

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 2020.³¹⁵ Med anledning av att anslagen till näringslivsutveckling minskade i vårändringsbudgeten för år 2019 har regeringen omfördelat medel och sänkt budgeten för innovationsklustren till 4 miljoner kronor år 2020.³¹⁶

Ett innovationskluster har bildats med namnet *Etanolarena Östergötland*.³¹⁷ Energi-myndigheten har beviljat stöd om cirka 0,5 miljoner kr för klusterorganisationen och cirka 7,5 miljoner kronor för demonstration och utveckling.³¹⁸ I en uppföljningsrapport för år 2019 uppges att projektet ligger efter sin budget- och tidsplan, men med bedömningen att projektets mål ändå kommer att nås.³¹⁹

Klustret hade som mål att få med 25 fordon i en demonstration. Utfallet blev 9 fordon på grund av pandemin som fick till följd att kunder tvekade samt att Scantias produktion stod still. Projektet kommer att slutföras under året och först då kan Energimyndigheten få en bild över hur projektet har lyckats.³²⁰

165 Innovationskluster för flytande biogas

Uppföljning

Då insatsen bedömdes vara fullgjord i förra årets uppföljning³²¹ följs insatsen inte upp i denna rapport.

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.

³¹⁵ (Regeringen 2018f)

³¹⁶ (Regeringen 2019j)

³¹⁷ (Energimyndigheten 2019c, Scania 2019)

³¹⁸ (Energimyndigheten 2019d)

³¹⁹ (Handling # 159 i Utr 2018/56 2020)

³²⁰ (Handling # 239 i ärende Utr 2018/56 2021b)

³²¹ Trafikanalys (2020c)

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 trädde i kraft 2017 och som har möjliggjort användning av flytande naturgas (LNG) som marint drivmedel.³²²

Att godkänna ytterligare alternativa drivmedel är en lång process, dock har flera alternativ hittills bearbetats av expertgrupper. Sverige har tagit initiativ till att även inkludera metanol i IGF-koden. 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 om riktlinjer för användning av metanol som fartygsbränsle har under 2020 fattats av Maritime Safety Committee inom IMO. Riktlinjerna finns nu utgiven av IMO som MSC.1/Circ.1621. De övriga bränslen/teknik som expertgruppen har arbetat fram är Liquefied Petroleum Gas (LPG), oljebränslen med låg flampunkt, samt bränsleceller där flera typer av bränsle kan användas som bränsle såsom vätgas och metanol. De flesta av arbeten är i slutfasen och interim riktlinjer för metanol väntar på ett godkännande under 2021.

Från 2015 till 2018 har Transportstyrelsen utvecklat flera riktlinjer för att kunna främja användningen av landanslutning av fartyg, alternativa bränslen och batteridrivna fartyg. Dessa riktlinjer bedöms haft mycket positiv påverkan på omställningen till miljövänliga alternativ inom sjöfarten.³²³

Vad det gäller hållbara bränslen inom sjöfart uppger Transportstyrelsen att frågan har aktualiserats både inom EU och IMO det senaste året. Det som är på gång är bland annat en ny rättsakt för att öka användningen av hållbara förnybara bränslen i sjöfarten som EU-kommissionen aviserade i den Gröna given. Förslaget väntas läggas fram under våren 2021. Transportstyrelsen stöttar Regeringskansliet i denna fråga. Myndigheten deltar också i en grupp om hållbara bränslen inom European Sustainable Shipping Forum.³²⁴

IMO är i startgroparna för att börja diskutera livscykelanalyser av bränslen. 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. År 2016 fattade IMO beslut om ett globalt system för insamling av information och fartygsdrivmedelsförbrukning, som trädde i kraft 1 januari 2019. Fartyg över 5 000 brutto-dräktighet ska rapportera förbrukning av drivmedel, tid till havs och tillryggalagd sträcka.³²⁵

Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) är ett klimatstyrmedel som innebär att den internationella luftfarten har en koldioxidneutral tillväxt efter 2020. Med anledning av coronapandemin och den stora påverkan den haft på internationell luftfart så beslutade ICAO:s råd i juni 2020 att 2019 års utsläpp ska utgöra baslinjen under pilotfasen 2021–2023. Ursprungsbeslutet var att baslinjen skulle tas fram utifrån ett genomsnitt av utsläppen av CO₂ under 2019 och 2020. Hur det blir med baslinjen i de resterande faserna av CORSIA 2024–2035 är något som ska beslutas under ICAO:s generalförsamling 2022.

För att kompensera för utsläpp av CO₂ som överstiger 2019 års nivå ska flygbolagen antingen använda godkända hållbara flygbränslen (SAF) eller köpa godkända utsläppskrediter.

³²² (Handling # 268 i ärende Utr 2018/56 2021b)

³²³ (Handling # 268 i ärende Utr 2018/56 2021b)

³²⁴ (Handling # 268 i ärende Utr 2018/56 2021a)

³²⁵ (Handling # 268 i ärende Utr 2018/56 2021b)

Genomgången av de program som ska tillhandahålla utsläppskrediter och godkända hållbara flygbränslen sker genom att de granskas av experter mot ett antal sedan tidigare beslutade hållbarhetskriterier och principer. Om bränslena anses uppfylla dessa så godkänns de formellt av ICAO:s råd. Sverige har en medlem i den grupp som granskar programmen för utsläppskrediter, vilket är ett arbete som pågått under 2020 och kommer fortgå under 2021. Vid ICAO:s rådssession i juni 2020 beslutades även om att initiera den periodiska översynen av CORSIA.

Resultatet av översynen ska presenteras vid generalförsamlingsmötet 2022. Översynen väntas vid textens skrivande framförallt omfatta kraven om övervakning, rapportering och verifiering som ingår i systemet. I juni 2021 förväntas EU-kommissionen även att presentera sitt förslag om hur CORSIA och EU ETS ska samverka efter 2023. EU-kommissionen är just nu i processen att de hämtar in synpunkter från medlemsstater, intresseorganisationer etc.³²⁶

För att ytterligare stärka klimatarbetet inom ICAO så fattades beslut vid ICAO:s 40:e generalförsamling 2019 om att ta fram underlag och analyser för ett långsiktigt klimatmål för det internationella flygets koldioxidutsläpp. ICAO:s miljökommitté CAEP bildade formellt under 2020 arbetsgruppen LTAG-TG (Long Term Aspirational Goal Task Group) för att omhänderta beslutet.

Förslaget på långsiktigt mål ska utgå från vad som kan anses vara praktiskt genomförbart och olika förslag på mål ska presenteras inför ICAO:s 41:a generalförsamling 2022 för vidare ställningstagande och eventuellt antagande. I gruppens Terms of Reference (ToR) hänvisas till att i datainsamlingsarbetet ta hänsyn till den senaste klimatvetenskapliga forskningen inom IPCC och CAEP-arbetsgruppen ISG (Impact and Science Group). Dessutom är en viktig aspekt av LTAG-TG:s arbete att som en del av beslutsunderlaget beakta kostnaderna för att göra de utsläppsminskningar som krävs för att de olika förslagen på mål ska kunna uppnås. Transportstyrelsen representerar Sverige i arbetet inom ICAO med ett långsiktigt klimatmål för flyget och CORSIA.³²⁷

4.4 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 bedömdes som pågående i Trafikanalys uppföljning 2020. Två insatser bedöms i denna uppföljning gått från pågående till fullföljd. Det gäller insatsen att analysera behovet av *Infrastruktur för laddning av tunga fordon* (J70) och insatsen *Förstärkt och förlängd klimatinvesteringsstöd* (J73) då både Klimatklivet och stödet för Lokal och regional kapacitetsutveckling för klimat- och energiomställning förstärks och förlängts. Övriga insatser, *Elvägar som en del av transportsystemet* (J67), *Testcenter för elektromobilitet* (J68), *Elektrifiering av tung trafik* (J69), *Ökad elektrifiering av sjöfarten* (J71) och *Ökad krafttillförsel inom järnvägen* (J72) pågår.

³²⁶ (Handling # 268 i ärende Utr 2018/56 2021a)

³²⁷ (Handling # 268 i ärende Utr 2018/56 2021a)

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

Enligt Trafikverkets årsredovisning arbetar myndigheten med flera åtgärder inom ramen för Nationell färdplan för elvägar, som ingår i regeringsuppdraget för utveckling av elvägar. Arbetet har breddats till att analysera samtliga elektrifieringstekniker för tunga transporter, samtidigt som nya regeringsuppdrag har tillkommit. Elvägsprojektet i Sandviken, som visar att det går att bygga, drifta och underhålla en elväg på allmän väg, har avslutats och tekniken analyseras vidare. Arlandaprojektet med markskena löper på. Under 2020 påbörjades tester med induktiv teknik på Gotland och en konduktiv markskena i Lund. Vägplane- och nätutredningsarbete för en potentiell elvägpilot på 2–3 mil pågår för sträckorna Örebro–Hallsberg och Nynäshamn–Västerhaninge.

De första rapporterna från det tysk-svenska partnerskapet Swedish-German innovation partnership in electric road systems är publicerade. I utbytet ingår att analysera möjliga affärsmodeller, tekniker, effekter, kraftförsörjning och legala frågor samt undersöka en potentiell elvägskorridor mellan länderna. Frankrikes efterfrågade medverkan i samarbetet är ännu inte klar.³²⁸ Projekten som beskrivs ovan är exemplen ovan är demonstrationsverksamheter. Trafikverkets förberedelser av den första permanenta elvägen. Detta pilotprojekt har förenats och planeras vara i drift 2025 2023 (läs mer under insats L80)

Trafikverket har fått ett regeringsuppdrag i syfte att snabba på elektrifieringen av transportsektorn. I uppdraget ingår att planera för en utbyggnad av elvägar och att analysera behovet av laddinfrastruktur för snabbbladdning av tunga fordon längs större vägar.³²⁹ Detta uppdrag rapporterades i februari 2021.³³⁰ Uppdraget ligger i linje med regeringens ambition att intensifiera arbetet med att elektrifiera transportsektorn. Trafikverket analys av ett konceptuellt vägnät omfattar de mest trafikerade vägarna med viktiga kopplingar till hamnar och terminaler. Samtidigt visar analysen att klimatnyttan med elvägar än mindre än vad man tidigare antagit på grund av att utvecklingen av batteridrivna lastbilar kommit långt sista åren. En utbyggnad av elvägar kan vara befogad under förutsättning att reduktionsplikten inte är för hög och att incitamenten för att nyttja elvägen är goda (høgt dieselpriis, låg brukaravgift).³³¹ Trafikanalys har, utan framgång, eftersökt information om ett forum för dialog om regelverk för elsäkerhet för elvägar har skapats.

³²⁸ (Trafikverket 2021p)

³²⁹ (Trafikverket 2021p)

³³⁰ (Trafikverket 2021j)

³³¹ (Trafikverket 2021b)

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

Energimyndigheten beviljade under året 575 miljoner kronor till SEEL AB för att stödja uppbyggnaden av ett testcenter för elektromobilitet. Testcentret beräknas stå klart i slutet av mars 2023. Stödet utgör Sveriges medfinansiering i ett projekt av gemensamt europeiskt intresse (IPCEI) som syftar till att stödja uppbyggnaden av en komplett europeisk värdekedja för batterier.³³²

Projektet är uppdelat i en etableringsfas, inklusive förstudie, och en driftsfas. Etableringsfasen, som innefattar projektering, byggnation och installation av utrustning, startade december 2019 och planeras fortgå till slutet av 2022. Därefter vidtar driftsfasen, som avslutas 2030. Under driftsfasen ska SEEL bedriva testverksamhet och utveckla testmetodik för batterier och elektrifierade transportmedel. Verksamheten ska inbegripa både industriell och akademisk forskning. Under driftsfasen ska resultaten för de tre samarbetsprojekt inom "IPCEI for batteries" som SEEL medverkar i rapporteras till EU-kommissionen och presenteras vid årliga konferenser.³³³

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 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

Trafikverkets program för elektrifiering av det statliga vägnätet för tunga transporter studerar hur olika typer av elektrifiering kan kombineras för att nå bästa effekt. Elektrifiering omfattar här dynamisk laddning under färd, batteridrift med stationär laddning samt bränsleceller. Under 2020 har Trafikverket påbörjat förberedelserna för en upphandling för elväg, inklusive val av teknik, som planeras att genomföras under 2021. Tre demonstrationsprojekt pågår: Electreon som arbetar med induktiv metod i ett demoprojekt på Gotland; Evolution (markskena) i Lund och Elways (markskena) i Arlanda.³³⁴

Regeringen beslutade i augusti 2020 om en ny klimatpremie i form av ett statligt stöd till vissa miljöfordon. Premien ska främja introduktionen av miljölastbilar och eldrivna arbetsmaskiner på marknaden och bidra till minskade växthusgasutsläpp. Sammantaget uppgår anslaget till

³³² (Energimyndigheten 2021a)

³³³ (Handling # 258 i ärende Utr 2018/56 2021)

³³⁴ (Trafikverket 2021k)

Klimatpremier till 120 miljoner kronor per år fram till 2022, varav 20 miljoner kronor tillfördes anslaget för premier till miljölastbilar och eldrivna arbetsmaskiner.³³⁵

J70 Infrastruktur för laddning av tunga fordon

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

Uppföljning

Regeringen gav Trafikverket i uppdrag att analysera behovet av laddinfrastruktur för snabb-laddning av tunga fordon längs större vägar. Trafikverket avrapporterade uppdraget den 1 februari 2021. Trafikverket konstaterar i rapporten *Behov av laddinfrastruktur för snabb-laddning av tunga fordon längs större vägar* att stationär laddning av tunga fordon är den mest mogna tekniken för elektrifieringen av tunga lastbilar eftersom fordon i viktclasser upp till knappt 40 ton redan är tillgängliga på marknaden. Antalet eldrivna lastbilar över 3,5 ton som nyttjar stationär laddning antas uppgå till över 70 000 individuella fordon i flottan till 2040 enligt den scenarioanalys som Trafikverket gjort.

För att uppnå denna andel av elektrifiering av tunga lastbilar bedömer Trafikverket att det krävs lika många depåladdare som eldrivna lastbilar samt 5 000 till 14 000 semipublika laddningspunkter och 3 000 till 6 000 publika laddningspunkter. Den relativt låga nyttjandegraden av de enskilda laddningspunkterna som utgör grundantagandet i scenarioanalysen gör det troligt att det finns möjlighet att minska på antalet laddningspunkter i systemet, därav intervallet.³³⁶

Trafikverkets scenarioanalys för elektrifiering visar att det är möjligt att nå en omfattande reduktion av mängden klimatutsläppen genom stationär laddning. Upp till 85 procent av utsläppen av klimatgaser från tunga fordon i Sverige kan tas bort genom en kombination av stationär laddning och en successivt högre andel förnybara drivmedel.³³⁷

För att nå en snabb och kraftfull elektrifiering via stationär laddning behövs, utöver det högre drivmedelspriset som erhålls med hög reduktionsplikt, ytterligare incitament och styrmedel. Med en hög reduktionsplikt och därmed snabbare ökande pris på drivmedel kan stationär laddning vara företagsekonomiskt lönsamt till år 2035 utan ytterligare statligt stöd. Statliga stöd fram till denna tidpunkt kan ta form av höjda drivmedelspriser, en miljölastbilspremie eller stöd för byggande av laddinfrastruktur för stationär laddning.³³⁸

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 (Regeringen 2020f)

³³⁶ (Trafikverket 2021b)

³³⁷ (Trafikverket 2021b)

³³⁸ (Trafikverket 2021b)

Uppföljning

Syftet med skattenedsättningen är att uppmuntra till att dessa fartyg, vilka för sin elförsörjning oftast använder en hjälpmotor som drivs med olja, i stället ska använda landström. Bestämmelserna innebär reducerade utsläpp från fartyg som ligger i hamn, vilket minskar nedfallet av försurande ämnen, något som är ett problem framför allt i sydvästra Sverige. Bestämmelserna bedöms även leda till avsevärda lokala miljöförbättringar, bl.a. i form av minskat buller.

EU-kommissionen har beslutat att förlänga Sveriges tillstånd att ha nedsatt av energiskatt på landström. Tillståndet gäller fram till sista december 2023.³³⁹ Förutsättningarna är att skeppet används för sjöfart, att det har en bruttodräktighet om minst 400 och att spänningen på den el som överförs är minst 380 volt. Man kan inte få återbetalning om skeppet används för privat ändamål, skeppet är upplagt eller om skeppet på ett varaktigt sätt är taget ur trafik.³⁴⁰

Stockholms hamn har inom ramen för Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE) tagit del av medel för att etablera landström.³⁴¹

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 Trafikverkets Basprognos, som bygger på samhällsekonomiska analyser av åtgärder som påverkar transportsystemet. Avstämningsår är 2018, 2024, 2030, 2040 och 2065. För elkraft genomförs en belastningsuppföljning vartannat år som bygger på framtida trafik, den senaste gjorde 2020. 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.³⁴²

Flera åtgärder pågår på Trafikverket för att förstärka elkraftsystemets effekt och överföringskapacitet. Syftet med dessa är att säkerställa att det finns tillräckligt med elkraft för pågående och förväntade trafikökningar på järnvägen. I planen finns olika projekt för att öka kapaciteten i kontaktledningssystemet och omformarstationerna, vilka förser tågen med el, samt i hjälpkraftsystemet som matar ström till signalsystem, växlar och övrig utrustning längs banan.

Under senare delen av 2020 har projektering startat för arbetet med en ny omformarstation i Malmö. Omfattningen på och komplexiteten i projekten medför svårigheter att tillgodose behovet av kompetens, något som inneburit att vissa projektstarter har försenats både vad gäller utredningar, projektering och produktion. Trafikverket anger att de jobbar för att tillsätta fler projektledare och därmed säkerställa en fortsatt god framdrift.³⁴³

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

³³⁹ (EU-Kommissionen 2020)

³⁴⁰ (Handling # 308 i ärende Utr 2018/56 2021)

³⁴¹ (Regeringen 2020r)

³⁴² (Handling # 315 i ärende Utr 2018/56 2021)

³⁴³ (Trafikverket 2021k)

av laddpunkter för elfordon den 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 till 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 har fortsatt satsa på Klimatklivet och föreslår för 2021 att stödet stärks med ytterligare 100 miljoner kronor. För att skapa en långsiktighet föreslår regeringen att stödet förlängs till 2026 och att Naturvårdsverket ges möjlighet att stötta fler stora klimatprojekt, genom att den så kallade bemyndiganderamen höjs.³⁴⁴ Beslutet innebär att anslaget totalt uppgår till drygt 2 miljarder kronor under 2021. Under 2020 beviljades stöd för cirka 2 miljarder kronor till 524 åtgärder.³⁴⁵

En effekt av investeringsstöd för klimatåtgärder är att tillsammans med andra styrmedel förbättra förutsättningarna för en omställning i transportsektorn. Stödet till lokala klimat-investeringar har stöttat många projekt inom biogassektorn och innebär ökad produktion av biogas, utbyggnad av tankstationer i hela landet samt inköp av tunga fordon. Sedan starten har Klimatklivet beviljat bidrag till runt 45 anläggningar som framställer biogas till industri, sjöfart och vägtrafik. Detta innebär att produktionen av biogas kan öka med cirka 45 procent i Sverige.³⁴⁶

På uppdrag av Naturvårdsverket har konsultföretaget WSP utvärderat Klimatklivet.³⁴⁷ I intervjuerna som WSP genomförde framkommer det bland annat att investeringsstödet är mycket viktigt för utvecklingen på biogasmarknaden. Tankstationerna för flytande biogas spelar en viktig roll för klimatomställningen av tunga fordonstransporter. Två aktörer, Växjö Motor Company AB och Runes Bensin och Oljeimport AB beviljades stöd till sammanlagt 16 tankstationer för biogas i södra Sverige under 2020. Därutöver beviljades ytterligare fem biogastankstationer och en gasbussdepå. Samtliga biogastankstationer som beviljats lokaliseras från Gävleborgs län och söderut.³⁴⁸

Fordonsåtgärderna handlar framför allt om att möjliggöra investeringar i fossilfria tunga fordon. Vissa ansökningar gäller arbetsmaskiner, men i huvudsak är det tunga fordon med flytande biogas som drivmedel som dominerar bland ansökningar och beviljade åtgärder. Under ansökningsomgångarna 2020 har inköp av 77 fordon som ska köras på flytande biogas beviljats. Även Energimyndigheten har beviljat stöd för denna typ av fordon inom ramen för "Innovationskluster för flytande biogas" (Drive LBG). Under 2020 infördes ett ytterligare stöd, Klimatpremien, som Energimyndigheten ansvarar för. Klimatpremien ger stöd till köp av miljölastbilar och elektriska arbetsmaskiner. Energimyndigheten och Naturvårdsverket har en dialog för att undvika att statligt stöd delas ut för samma fordon. Representanter från branschen anser att Klimatklivet har spelat en viktig roll i efterfrågan på tunga lastbilar med flytande biogas som drivmedel, vilket i sin tur ger ett ökat behov av rena biodrivmedel och

³⁴⁴ (Regeringen 2020d)

³⁴⁵ (Handling # 355 i ärende Utr 2018/56 2021)

³⁴⁶ (Handling # 355 i ärende Utr 2018/56 2021)

³⁴⁷ (Naturvårdsverket 2019)

³⁴⁸ (Handling # 355 i ärende Utr 2018/56 2021)

infrastruktur för tankning. Intresset är dock till hög grad beroende av att tillgången till tankstationer förbättras över hela landet.³⁴⁹

Klimatklivet fortsätter sitt arbete med att stödja utvecklingen av publik laddinfrastruktur i landet. I slutet av februari 2021 fanns ungefär 12 210 publika laddningspunkter och nästan 200 000 laddbara fordon i Sverige enligt branschorganisationen Power Circle. Hittills har Klimatklivet beviljat stöd till 29 623 laddpunkter, varav 9670 publika, i totalt 253 kommuner.³⁵⁰

Klimatklivet är således med och skapar laddinfrastruktur i hela landet, vilket bidrar med ökat förtroende för elektromobilitet och ett sammanhängande laddnätverk i Sverige. Utifrån inkomna ansökningar under 2020 påvisas ett ökat intresse att söka stöd för publika snabb-laddare med allt högre effekter. Dessutom inkom flera ansökningar om stöd till högeffekts-laddare, så kallade HPC-laddare, med effekter upp till 350 kW. Utifrån nuvarande bedömningsgrunder har ingen HPC-laddare varit möjlig att bifalla.³⁵¹

Fler ansökningar för icke-publik laddning av tunga fordon har inkommit under året. Klimatklivet har exempelvis beviljat stöd till DHL Freight Sweden AB stöd för en laddare avsedd för laddning av ellastbilar på terminalen i Jönköping. Utvecklingen på området går snabbt och stöd till laddinfrastrukturen för tunga fordon är efterfrågad hos företagen för möjlighet till omställning av fordonsflottan. För den icke-publika laddningen av tunga fordon finns en viktig synergieffekt då många av företagen även planerar för att närliggande företags ellastbilar ska ges möjlighet att använda laddstationerna. Vi ser också ett ökat intresse med flera ansökningar för stöd till laddinfrastruktur för elflyg samt elektrifierad sjöfart, med åtgärder för laddning av färjor och kombinerade elbils- och elbåtsladdare i småbåtshamnar.³⁵²

För att få fler att våga satsa på laddfordon och att hela Sverige ska kunna vara en del av klimatomställningen är det viktigt att bygga bort vita fläckar och därmed skapa en heltäckande laddinfrastruktur för laddfordon längs de större vägarna i Sverige. Trafikverket genomför, på uppdrag av Regeringen, satsningar för att bygga bort vita fläckar och detta arbete genomförs i nära dialog med Klimatklivet för att de olika stöden till publik laddning ska fungera bra tillsammans.³⁵³

Regeringen föreslår i budgetpropositionen för 2020/21:1 att anslaget för Lokal och regional kapacitetsutveckling för klimat- och energiomställning ökas med 120 miljoner kronor 2021 och beräknas från och med 2022 öka med samma summa.³⁵⁴

4.5 K: Urbana godstransporter

I nationella godstransportstrategin står det att 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 godstransporterna 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.

³⁴⁹ (Handling # 355 i ärende Utr 2018/56 2021)

³⁵⁰ (Handling # 355 i ärende Utr 2018/56 2021)

³⁵¹ (Handling # 355 i ärende Utr 2018/56 2021)

³⁵² (Handling # 355 i ärende Utr 2018/56 2021)

³⁵³ (Handling # 355 i ärende Utr 2018/56 2021)

³⁵⁴ (Regeringen 2020a)

Inom insatsområdet ryms tre insatser, varav två bedömdes som pågående och en osäker i Trafikanalys uppföljning år 2020. Insatsen Stadsmiljöavtal för godstransporter (K74) har gått från pågående till osäker då inget stöd betalats ut till godstransportinsatser på grund av att verksamheterna inte varit förenligt med stadsmiljöavtalsförordningen.

Insatsen Innovationskluster för elektrifierade urbana godstransporter (K75) bedöms fortsatt som osäker då ingen sökt medel för att bilda ett sådant innovationskluster. Regeringen har också minskat budgeten för innovationsklustret. Insatsen Ökat fokus på godstransporterna i stadsutvecklingen (K76) pågår med en rad olika verksamheter och aktiviteter.

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.*

Uppföljning

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. 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.³⁵⁵

Ansökningsomgång 7, som beslutades i början på juni 2020, var den första där kommuner och regioner kunde söka stöd för hållbara godstransportlösningar. Stöd söktes för två godsåtgärder – en godsterminal för omlastning mellan tåg och lastbil, och en elektrifierad hamnanläggning. I båda fallen skulle nyttjandet av anläggningen avgiftsbeläggas. Det innebär att det var fråga om ekonomisk verksamhet, det vill säga att bjuda ut tjänster mot betalning på en marknad, och i dessa två åtgärder bedömde Trafikverket att det inte var förenligt med statsstödsregler. Det saknades därför laglig grund att i dessa fall kunna ge statligt stöd via förordning (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer. Åtgärderna bedömdes inte heller ha någon direkt effekt på godstransporter med målpunkt i staden, något som Trafikverket anser är en grundförutsättning för stadsmiljöavtal.³⁵⁶

Det innebär alltså att inom stadsmiljöavtalen har hittills inget stöd betalats ut till hållbara godstransportlösningar. Trafikverket ser svårigheter att kunna bevilja stöd till hållbara godstransportlösningar enligt stadsmiljöavtalsförordningen, då sådana åtgärder många gånger involverar fler parter än kommuner och regioner (speditörer, fastighetsbolag etc.), inte öppet för alla (enligt förordningen ska *allmänt* lokalt eller regionalt transportbehov tillgodoses) samt att avgifter för nyttjandet ofta tas ut.³⁵⁷

³⁵⁵ (Regeringen 2019d)

³⁵⁶ (Handling # 193 i ärende Utr 2018/56 2020, Handling # 257 i ärende Utr 2018/56 2021)

³⁵⁷ (Handling # 257 i ärende Utr 2018/56 2021)

K75 Innovationskluster för transporteffektiva elektrifierade urbana godstransporter

NGTS: Regeringen har beslutat att skapa ett innovationskluster med fokus på transport-effektiva 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.³⁵⁸ 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.³⁵⁹

Regeringen beslutade under 2019 att Statens energimyndighet fick utbetala högst 4 miljoner kronor 2020 till innovationskluster för etanol samt elektrifierade urbana godstransporter.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 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 fick 2018 i uppdrag att driva plattformen Smart City Sweden i syfte att främja export av lösningar för hållbara städer. Energimyndigheten har i sin tur 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

Smart City Sweden präglades under 2020 starkt av Coronapandemin. Sedan mars 2020 har kansli och regionala noder gått över till digital verksamhet. Bland annat har man skapat filmer, virtuella showrooms och webinarier. Under 2020 har man haft 126 besöksgrupper om 2026 deltagare från totalt 62 olika länder. Det är något färre besök än målet för 2020 års verksamhet, men motsvarar väl 2019 besöksvolym. Majoriteten av besöken har varit från Kina. Besök från Sydamerika och Afrika har ökat. Affärsutvecklingsdelen har funnit nya former. Varje besök har följts upp med en affärsrapport. Samverkan mellan regionala noder har också stärkts under 2020. Målsättningen för 2021 är att stärka och öka takten i återkopplingen på

³⁵⁸ (Regeringen 2018f), (Regeringen 2018f).

³⁵⁹ (Handling # 138 i ärende Utr 2018/56)

³⁶⁰ (Regeringen 2020g)

³⁶¹ (Energimyndigheten 2019e)

besöken. Energimyndighetens delrapportering till regeringen för verksamheten under 2020 ska vara inlämnad till regeringen senast sista mars 2021, och innefattar alla de organisationer som ingår i uppdraget, bland annat en grupp myndigheter.³⁶²

Sverige var ordförande i Nordiska ministerrådet 2018. Som en del i ordförandeskapet fick Energimyndigheten i uppdrag att leda projektet Hållbara nordiska städer med fokus på klimatsmart mobilitet 2018–2021. Trafikverket fick ansvaret för delprojektet Attraktiva och klimatsmarta transporter i städer. Erfarenheterna från delprojektet sammanfattades i en rapport. Rapportens huvudfokus är rekommendationer om åtgärder för ett transporteffektivt samhälle som tagits upp vid dialog och erfarenhetsutbyten i Norden. Inom några åtgärdsområden har underlagsrapporter beställts för att fördjupa kunskapen om åtgärderna. Målgruppen är främst de som arbetar med och beslutar om stadsplanering och samhällsplanering i Norden för ökad kunskap och inspiration i sitt arbete. Trafikverket rapporterar delprojektet på svenska för kunskapsspridning i Sverige medan Energimyndigheten rapporterar det övergripande projektet på engelska. Det finns många åtgärder med potential för ett transporteffektivt samhälle. I Norden utgörs en stor andel av personresorna av ensamåkande i egen bil, ofta på korta sträckor som innebär stor klimatpåverkan per kilometer. Godstransporter och varuleveranser tar idag en stor del av stadens utrymme i anspråk men skulle kunna utföras mer optimalt. I rapporten *Attraktiva och klimatsmarta transporter i städer. Erfarenheter och rekommendationer från länder i Norden* presenteras exempel från bland annat Åbo, Köpenhamn och Göteborg.³⁶³

Rådet för hållbara städer är ett samverkansforum med 13 medlemmar³⁶⁴ som arbetar för att stärka kommunernas förutsättningar att utveckla levande och hållbara städer. Boverket är en av medlemmarna och har även enligt uppdraget inrättat ett kansli som stödjer Rådet. Rådet ska vara ett forum för myndighetscheferna vid myndigheterna som är strategiskt viktiga för förutsättningarna för det långsiktiga arbetet med en hållbar stadsutveckling. Rådet inrättades i december 2017 och verkar till och med maj 2022. Rådet ska årligen redovisa en samlad åtgärdslista av genomförda och planerade åtgärder som främjar en hållbar stadsutveckling, och som myndigheterna avser utföra eller har utfört i samverkan. Rådet ska dessutom årligen redovisa förslag till regeringen på åtgärder som Rådet anser är strategiskt viktiga för arbetet med hållbara städer, men som helt eller delvis ligger utanför de deltagande myndigheternas ansvarsområden. Rådet ska även lämna förslag till regeringen på eventuella frågor som behöver utredas.³⁶⁵

Uppdraget från regeringen till Rådet för hållbara städer är att stärka kommunernas förutsättningar att utveckla levande och hållbara städer och samhällen. Utgångspunkterna utgörs av mål 11 i FN:s hållbarhetsmål Agenda 2030, Strategi för levande städer – politik för en hållbar stadsutveckling och propositionen Politik för gestaltad livsmiljö. I dessa mål och strategier lyfts behovet av att se till helheten och hur sociala, ekologiska och ekonomiska frågor hänger samman. Hur vi planerar, bygger och utvecklar våra städer och samhällen påverkar i princip samtliga delmål i Agenda 2030.

Under året har Rådet haft en dialog med kommuner och näringsliv. Två stora frågor har särskilt lyfts: stärkt omställningskraft och ökat samarbete. För att skapa omställningskraft behövs ny kunskap, nya verktyg och förändrade styrmedel, men även stärkt engagemang och vilja. Det finns behov av att ytterligare korskoppla kunskapsområden, öka samarbetet mellan

³⁶² (IVL 2021)

³⁶³ (Trafikverket 2021a)

³⁶⁴ Boverket, Formas, Myndigheten för delaktighet, Naturvårdsverket, ArkDes, Energimyndigheten, Tillväxtverket, Trafikverket, Vinnova, Riksantikvarieämbetet, Statens Konstråd.

³⁶⁵ (Boverket 2021b)

internationella, nationella, regionala och lokala initiativ samt stärka samarbetet mellan offentliga aktörer, näringsliv, akademi och civilsamhälle. Under 2020 har rådets organisationer öka samverkan mellan varandra samt arbeta aktivt för att tillsammans med andra aktörer stärka dels kommuner som är beredda att satsa, dels kommuner som behöver hjälp att komma igång.³⁶⁶

I Hållbara städers årsredovisning för 2020 återges flera aktiviteter sprungna ur medlemmarnas regeringsuppdrag, så som Energimyndighetens konferens Hållbara nordiska städer med fokus på klimatsmart mobilitet, och Hållbara städers åtaganden kopplade till åtgärden eller aktiviteten.³⁶⁷

³⁶⁶ (Boverket 2021b)

³⁶⁷ (Boverket 2021b)

5 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.

Området är indelat i tre insatsområden: *Permanent världsutställning* (L), *Kompetensförsörjning* (M) och *Kunskapsutveckling* (N). I Trafikanalys uppföljning 2020 bedömdes 13 insatser inom dessa insatsområden som pågående och 3 som osäkra. Under 2020 ser vi fortsatt arbete med flera insatser. Inte minst har Trafikverket förtydligat sina Fol-insatser med direkt bäring på NGTS. Samtidigt har andra insatser försenats på grund av coronapandemin.

Generellt är lägesbedömningarna av enskilda insatser desamma som i uppföljningen 2020, men det skiljer sig beroende på insatsområde. Det händer mer inom Fol-området (permanent världsutställning) än inom kompetensförsörjning och kunskapsutveckling. Generellt går det långsamt för insatser som rymmer sektorsövergripande samordning, eller som gränsar till andra samhällssektorer.

5.1 L: Permanent världsutställning för innovationer på transportområdet

Det pågår många innovations- och forskningssatsningar på transportområdet. Det genomförs forskningsstudier och demonstrationer. Antalet publikationer från Trafikverket har också ökat. Idag finns två större forskningsprogram av särskilt hög relevans för NGTS: CLOSER och Triple F. CLOSER är inriktat på logistik och transporteffektivitet.³⁶⁸ Triple F sätter fokus på godstransportsystemets omställning till fossilfrihet.³⁶⁹ Styrkan är mångfalden av projekt som dessa och andra initiativ omfattar. Styrkan är samtidigt en svaghet. Det är svårt att följa upp vilka resultat som omsätts i praktiken, och vilka som har störst möjlighet att driva utvecklingen i rätt riktning. Det är därför både lovande och lovvärt att Trafikverket har inlett en systematisk inventering av forskningsprojekt om godstransporter. Förhoppningsvis kan det tydliggöra Fol-behov, resurser och åtgärder på området.

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.

³⁶⁸ (CLOSER 2021a)

³⁶⁹ (Triple F 2021)

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. I huvudsak styrs myndighetens utlysning och tilldelning av forskningsmedel för egna behovsanalyser och beslut. I enstaka fall styrs finansieringen genom regeringsuppdrag, exempelvis regeringens beslut om 100 miljoner kronor till sjöfarten.³⁷⁰ Det motsvarade drygt 17 procent av Trafikverkets Fol-budget 2019, och cirka 50 procent mer än planerat för sjöfart (67 miljoner kronor).³⁷¹

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.³⁷² I ramarna ingår Fol-anslag på 8 respektive 6,4 miljarder kronor, en ökning med 25 procent. Anslaget för Fol planeras öka successivt. Utfallet 2019 och 2020 var cirka 10 procent respektive drygt 2 procent lägre än planerat (Tabell 5.1).

Tabell 5.1. Regeringens anslag till forskning och innovation inom utgiftsområdet 22 Kommunikationer som Trafikverket disponerar.

<i>Utgiftsposter</i>	<i>Medel</i>	<i>Utfall</i>	<i>Medel</i>	<i>Utfall</i>	<i>Regl.brev</i>	<i>Prop.</i>
Miljoner kronor	2019	2019	2020	2020	2021	2022
Utveckling	349	301	353	379	337	420
Vidmakthålla	235	232	311	271	295	297
Summa Fol	584	533	664	650	632	717
Totala medel	49 057	47 941	53 131	51 350	58 817	58 810
Andel Fol	1,19%	1,11%	1,25%	1,27%	1,07%	1,22%

Källor: (Regeringen 2020k, a, Trafikverket 2020r, 2021p).

Förklaringar: "Totala medel" avser summan av Trafikverkets anslagposter *Utveckling av statens transportinfrastruktur* och *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur*.

En sökning på publikationer om gods och godstransporter i Trafikverkets publikationsdatabas visar på en fördubbling under 2020 i jämförelser med tidigare år. Cirka en fjärdedel av samtliga publikationer 2020 berörde gods på något sätt, att jämföras med omkring en tiondel tidigare.³⁷³ En sökning i VTI:s nationella bibliotekskatalog visar inte på samma förändring. Cirka tio procent av posterna 2015–2016 berörde gods, drygt 5 procent 2019 och närmare tio procent 2020.

I Trafikanalys uppföljning 2020 såg vi svaga kopplingar mellan Trafikverkets dåvarande forsknings- och innovationsplan och regeringens godstransportstrategi. I en underlagspromemoria till den aktuella uppföljningen 2021 uppger Trafikverket att frågor om överflyttning har förtydligats på flera forskningsområden (Fol-portföljer): Planera, Sjöfart, och Strategiska initiativ.³⁷⁴ Vidare har Trafikverket inlett en systematisk inventering av statliga forskningsprojekt om godstransporter. I underlagspromemorian listar Trafikverket flera nya Fol-projekt under 2020 som anknyter till godstransportstrategin.

³⁷⁰ (Regeringen 2019h)

³⁷¹ (Handling # 86 i Utr 2018/56 2019)

³⁷² (Regeringen 2014, Trafikverket 2018d, Regeringen 2019a)

³⁷³ (Trafikverket 2021o, VTI 2021)

³⁷⁴ (Handling # 261 i Utr 2018/56 2021)

- Den digitala handelns utveckling och dess påverkan på den statliga infrastrukturen.
- ELLA – Energieffektiv sistamilen-distribution av dagligvaror.
- GLAD - Godsleverans under den sista milen med självkörande fordon.
- IMPACT_AED – Effektsamband av automatiseringen, elektrifiering och digitalisering av näringslivets transporter.
- Predictive Movement – digital plattform för samordnade paket-, brev- och persontransporter.
- Prediktion av ankomsttider och avgångar för kapacitetsmätningar och analys vid bangård.
- Överflytt av gods till närsjöfart genom branschsamverkan.
- ÖVERLAST – överflyttning genom likriktning av strukturella incitament.

Trafikverket sammanfattar också hur tidigare pågående projekt relaterar till genomförandet av godstransportstrategin, inklusive några EU-finansierade projekt.

- Fossil Free Freight (Triple F): Trafikverkets Fol-satsning sedan 2018 för ett fossilfritt transportsystem med fokus på elektrifiering av godstransporter. Under hösten 2020 genomfördes en utvärdering och beslut togs om förlängning i fem år. I programmet produceras en rad kunskapsstöd för omställningen av transportsystemet: forskning, omvärldsanalyser och systemuppföljning.
- Sweden 4 Platooning (2017–2020): Om kolonnkörning med fokus på ihopkoppling av lastbilar från olika tillverkare. Vidareutveckling och standardisering av tekniken sker inom EU-projektet ENSEMBLE där både AB Volvo och Scania medverkar.
- Elvägar: Under 2020 breddades programmet från enbart dynamisk fordonsladdning till även andra lösningar för elektrifiering. Se vidare under elvägar.
- SMOOTH: System av system för hållbara urbana godstransporter; ökad samordning mellan industri, forskning och samhälle för att öka fyllnadsgraden i lastbilar.
- Policy Lab Drive Sweden: Legal studie av datadelning med två inriktningar, horisontell samverkan och datadelning, "matchmaking för godstransporter", respektive RFID-data inom järnvägen.
- KAJT: Mångårigt forskningsprogram om effektivare kapacitetsplanering och tilldelning inom järnvägssektorn.
- "Gröna och digitala stråk" – samlingsinsats i fler olika delar, bland annat elvägar, kolonnkörning, hållbara drivmedel och transeuropeiska transportnätverk (TEN-T, gäller dock inte forskning och innovation).
- Nordic Way – EU-finansierat projekt om C-ITS mellan nordiska länder FEDeRATED – EU-finansierat projekt om plattformar för datadelning i logistikkedjor.
- Shift2Rail – EU-finansierat program med fokus på järnväg.

Trafikverkets underlagspromemoria är klargörande för hur aktuella Fol-satsningar relaterar till den nationella godstransportstrategin. I andra dokument är det inte lika tydligt, däribland Trafikverkets nya forsknings- och innovationsplan 2021–2026 och Trafikverkets

årsredovisning 2020.³⁷⁵ Ingen särskild redovisning görs av satsningar inom godstransporter, med undantag för Triple F, ett program för fossilfria godstransporter. Under 2020 har coronapandemin föranlett förseningar i programmet.

I en separat rapport med fördjupade beskrivningar av angelägen forskning lyfter Trafikverket fram behovet av godsanalyser och kunskapsunderlag som stödjer överflyttning från väg till järnväg och sjöfart.³⁷⁶ Även i Trafikverkets årsredovisning 2020 och årsrapporten om Fol-verksamheten omnämns nya Fol-inriktningar av relevans, speciellt inom överflyttning och digitalisering. Det är i huvudsak en beskrivning av kunskaps- och Fol-behov, men inte av några projekt- eller resursplaner till stöd för genomförandet av NGTS.³⁷⁷

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 [...]*

Uppföljning

I Trafikverkets årsredovisning 2020 noteras en nedgång i andelen upphandlingar som klassas som utvecklingsfrämjande inom underhåll och investeringar.³⁷⁸ Även deras andel av det totala kontraktsvärdet sjönk, från drygt 57 procent 2019 till knappt 30 procent 2020.³⁷⁹ Det totala värdet sjönk samtidigt med 34 procent. Den generella nedgången gör utvecklingen svårtolkad, i vilken grad som den speglar en naturlig variation i kontraktstyper över tid, eller om det finns en negativ trend, eller ett tak för utvecklingsfrämjande upphandlingar. Det är en fråga som bör besvaras med en fördjupad och långsiktig analys av förändringar.

I en skrivelse beskriver Trafikverket ett intensifierat arbete med innovationsupphandling under 2020.³⁸⁰ Här följer en sammanfattning av åtgärderna.

- En ny inköpspolicy styr tydligare mot innovationsupphandling, dvs. Trafikverkets affärer ska vara ett strategiskt utvecklingsverktyg för förbättringar och förnyelse.
- Det interna innovationsnätverket har infört ett nytt arbetssätt för att förbättra stödet till verksamheter i deras utvecklingsarbete.
- Huvudprocessen för forskning och innovation har vidareutvecklats där upphandling nu är ett nytt systematiskt spår.
- Plattformar för intern och extern kommunikation om innovationsupphandling har vidareutvecklats.
- Myndigheten har börjat arbeta mer selektivt genom att utse vissa enskilda projekt som utvecklingsfrämjande.
- Myndigheten har i högre grad inkluderat mervärden i utvärdering av anbud, istället för att bara gå på lägsta pris, exempelvis krav på lägre CO₂-utsläpp och trafikpåverkan vid genomförande av åtgärder.

³⁷⁵ (Trafikverket 2021m, p)

³⁷⁶ (Trafikverket 2021h)

³⁷⁷ (Trafikverket 2021p, g)

³⁷⁸ (Trafikverket 2021p)

³⁷⁹ (Handling # 351 i ärende Utr 2018/56 2021)

³⁸⁰ (Handling # 263 i ärende Utr 2018/56 2021)

- Över 10 investeringsprojekt har startat med särskilt fokus på innovation, exempelvis genom minskade trafikstörningar vid åtgärder i järnvägsanläggningen; eller krav på att åtgärder ska genomföras med halverade CO₂-utsläpp.
- Innovationsupphandling har resulterat i flera nya större utvecklingsprojekt, exempelvis "Varning för tåg" och "Automatiserad mätning av järnvägsanläggningen".
- Ett Fol-projekt har startat för att få fram ny forskningsbaserad kunskap som kan stötta myndigheten i rollen som beställare av innovationer.

Under 2021 kommer fokus vara att utveckla effektmål och arbetssätt för att driva utvecklingen via marknaden och affärerna i Trafikverkets projekt med investerings- och underhållsåtgärder, så kallade GÅ-projekt.

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

Denna insats går att tolka på flera sätt. Å ena sidan ska Sverige vara drivande och ledande i att använda ny teknik för en grön omställning till ett hållbart godstransportsystem. Å andra sidan listas enskilda åtgärder av varierande karaktär som exempel på ny teknik, utan hänsyn till behov, resurser och eventuella målkonflikter, till exempel systemutveckling för snabbare leveranser respektive multimodala transporter. Trafikanalys sätter den förstnämnda tolkningen i fokus, en mer generell innovationsförmåga för omställningen av godstransportsystemet med hjälp av digitalisering. Flertalet av nämnda exempel följs upp som enskilda insatser i denna rapport, varför de inte upprepas här.

Digitalisering uppfattas generellt som ett medel för att uppnå mål, exempelvis ett effektivare och mer hållbart transportsystem genom "smart" informations- och kommunikationsteknik.³⁸¹ Det är också Trafikanalys utgångspunkt. Huvudfrågan i denna insats blir därför om det finns några innovationsinitiativ av utpekade godsstråk i Sverige där det planeras eller pågår någon form av försöksverksamhet med digital styrning, uppkoppling och/eller automatisering och som kan tjäna som internationell förebild för effektivare och hållbara godstransporter?

Trafikanalys har hittills inte lyckats att identifiera någon sådan verksamhet. Det finns som sagt många Fol-satsningar som berör frågorna. Trafikverket pekar på flera i sitt underlag.³⁸² Även Trafikanalys uppföljning i denna rapport vittnar om det. En mängd oberoende Fol-satsningar på digitalisering och fossilfrihet är dock inte tillräckligt för att tala om ett svenskt ledarskap på området. För det krävs någon form av kunskapsutveckling om hur grön omställning av verkliga godsstråk kan gynnas av digital styrning, uppkoppling och automatisering.

I regeringens uppdrag till Trafikverket i juni 2020 att ta fram inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för en ny planperiod nämns inget specifikt om godstransporter.³⁸³ Inte

³⁸¹ (Europeiska kommissionen 2020)

³⁸² (Handling # 261 i Utr 2018/56 2021)

³⁸³ (Regeringen 2020i)

heller rymmer Trafikverkets senare inriktningsunderlag någon diskussion av godsstråk.³⁸⁴ Digitala lösningar på godstransportområdet nämns kortfattat i allmänna ordalag i ett fördjupat kunskapsunderlag om digitaliseringens bidrag till tillgänglighet i ett hållbart samhälle.³⁸⁵ I Trafikverkets utvärdering av Sveriges ITS-strategi och handlingsplan står det också klart att Sverige är långt från målet till år 2020.³⁸⁶

”Sverige har ambitionen att som första europeiska land ha en gemensam modell för hur information ska delas mellan olika aktörer. Digitaliserade godstransporter för alla transportsätt, automatiserade godsbärare och högkapacitetstransporter är naturliga inslag i planeringen och utförandet av det effektiva transportsystemet.”

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.³⁸⁷ Målet är att *utreda den potentiella rollen för automatiserade godstransporter i transportsystemet*. Inga närmare målbilder presenteras för digitala godsstråk, än mindre för gröna och digitala godsstråk. Det gäller även olika planer för fossilfria transporter, exempelvis ”Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet (SOFT)”.³⁸⁸ Frågor om digitalisering och automatisering diskuteras sparsamt, om alls.

I Trafikanalys delutvärdering av genomförandet av godstransportstrategin noterades att svensk forskning och svenska patentansökningar på godstransportområdet stod sig relativt starka i gränslandet till miljöområdet, men relativt svagt i gränslandet till digitalisering.³⁸⁹ Transportbranschen avsätter dessutom blygsamt med medel till forskning och utveckling, samt visar på begränsad it-användning. Med andra ord är det inte självklart att gröna och digitala satsningar går hand i hand på godstransportområdet.

Överflyttning är ett potentiellt område där digitalisering, uppkoppling och automatisering skulle kunna ändra förutsättningarna och konkurrenskraften för multimodala godstransporter. I Trafikverkets färdplan för överflyttning 2020 diskuteras inte digitalisering, uppkoppling och automatisering alls.³⁹⁰ Kanske kan det vara relevant att identifiera och prioritera godsstråk för mer riktade utvecklingsinsatser kring digital styrning, uppkoppling och automatisering.

Sammantaget bedömer Trafikanalys att det saknas en sammanhållen behovsanalys av gröna och digitala godsstråk. Det är motiverat med tanke på betoningen i både EU och Sverige på gröna och digitala transportlösningar. Det behövs tydligare och konkreta mål om Sverige ska vara drivande och ledande på området.

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.*

³⁸⁴ (Trafikverket 2020i)

³⁸⁵ (Trafikverket 2020c)

³⁸⁶ (Trafikverket 2020u)

³⁸⁷ (Trafikverket 2019c)

³⁸⁸ (Energimyndigheten 2017)

³⁸⁹ (Trafikanalys 2020e)

³⁹⁰ (Trafikverket 2020i)

Uppföljning

I februari 2021 lämnade Trafikverket svar på två regeringsuppdrag om utbyggnad av elvägar respektive snabbbladdning av tunga fordon.³⁹¹ Dessa diskuteras under insats J67 *Elvägar som en del av transportsystemet*. Här begränsas diskussionen till pågående utvecklingsprojekt.

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.³⁹²

Under 2020 ändrade Trafikverket namn på programmet "Elvägar" till "Program för elektrifiering av det statliga vägnätet för tunga transporter". Syftet är att bättre spegla bredare insatser inom ramen för programmet. Utöver dynamisk laddning av fordon omfattar programmet nu också andra lösningar för elektrifiering, statiska snabbbladdningssystem samt bränsleceller.³⁹³

Trafikverkets förberedelser av pilotprojektet fortgår, dvs. byggandet av den första permanenta elvägen. Valet står mellan två sträckor: E20 sträckan Hallsberg-Örebro, samt Väg 73 sträckan Nynäshamn-Västerhaninge. Enligt "Nationell färdplan för elvägar" skulle en första permanent elväg ha varit på plats till år 2022.³⁹⁴ Tidplanen är nu ändrad till följande.³⁹⁵

1. Val av sträcka	2021
2. Planering, projektering	2021–2023
3. Byggande	2023–2025
4. Drift	2025

Trafikverket arbetar för närvarande med analyser och miljökonsekvensbeskrivningar av båda dessa sträckor. Val och beslut om pilotsträcka tas under 2021.

Utöver pilotprojektet bedrivs tre demonstrationsprojekt.³⁹⁶

▪ Arlanda –Rosersberg, markskena, Elways	Avslutas 2021
▪ Lund, markskena, Elonroad	Pågår t.o.m. 2022
▪ Gotland, induktivt, Electreon	Pågår t.o.m. 2022

Utöver dessa nationella projekt pågår ett omfattande internationellt samarbete kring elvägar, exempelvis med Tyskland. Även Frankrike planerar att delta i det. Trafikverket leder vidare ett samarbete inom världsorganisationen PIARC angående elvägar.

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.

³⁹¹ (Trafikverket 2021l, b)

³⁹² (Trafikverket 2021i)

³⁹³ (Handling # 261 i Utr 2018/56 2021), (Trafikverket 2021e)

³⁹⁴ (Trafikverket 2017)

³⁹⁵ (Handling # 306 i Utr 2018/56 2021)

³⁹⁶ (Handling # 306 i Utr 2018/56 2021)

Uppföljning

Trafikanalys har delgetts uppdateringar av uppdragen.³⁹⁷ Ursprungligen skulle de redovisas den 31 mars 2021. Inget uppdrag följer den tidplanen. Innovationsklustret för elektrifierade urbana godstransporter fick inga sökanden. Energimyndigheten meddelade till Trafikanalys uppföljning 2020 att ingen ny utlysning kommer att göras.³⁹⁸ I övriga kluster föreligger vissa förseningar eller justeringar av inriktning.

Etanolklustret hade som mål en demonstration av 25 fordon. Utfallet blev 9 beroende på att pandemin medförde osäkerhet och neddragningar i näringslivets verksamhet. Bedömningen är att projektet slutförs under 2021.

Innovationsklustret för flytande biogas (Drive LBG, liquid biogas) har justerat inriktningen, från produktion av LBG till konsumtion i lastbilar. I slutet av 2020 beviljades projektet ytterligare medel för finansiering av 138 LBG-lastbilar och 30 LBG-bussar. Stöd ges nu till sammanlagt 325 lastbilar och 40 bussar. De första LBG-lastbilarna har börjat rulla ut på vägarna

Drive LBG har varit drivande för att föra dialog med övriga stödkällor som kan finansiera LBG-fordon (Klimatklivet och Klimatpremien) för att undvika att samma lastbil får stöd från flera håll. Under april 2020 begärde Energimyndigheten en förlängning av regeringsuppdraget med ett år. Regeringen har ännu inte svarat på denna begäran.

Innovationsklustret för flyg är ett projekt bland flera inom regeringens Fol-satsning på fossilfritt flyg. Regeringen har beslutat att förlänga uppdraget/satsningen till och med den 31 december 2022. Satsningen ska omfatta samtliga förnybara bränslen för flyg, samt inkludera forskning och utveckling av dels elflyg, dels vätgasdrift.

Trafikanalys samlade bedömning är att den nya klusterbildningen pågår, samt att den till vissa delar inte genomförs, dvs. elektrifierade urbana godstransporter.

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 kring forskning och innovation för effektivare godstransporter och välfungerande logistik. Vinnova, Västra Götalandsregionen och Trafikverket finansierar verksamheten.³⁹⁹ Förutom forskningssamordning arrangerar CLOSER seminarier och konferenser. Det finns också ett löpande informations-, kunskaps- och erfarenhetsutbyte med det nationella gods-transportrådet och dess kansli.⁴⁰⁰

CLOSER har delgett en lägesrapport för arbetet under 2019 och 2020.⁴⁰¹ Programmets temaområden har bland annat justerats. Den nya strukturen utgår nu från två grundperspektiv: (1)

³⁹⁷ (Handling # 239 i ärende Utr 2018/56 2021a, Handling # 245 i ärende Utr 2018/56 2021, Handling # 298 i ärende Utr 2018/56 2021)

³⁹⁸ (Handling # 138 i ärende Utr 2018/56)

³⁹⁹ <https://closer.lindholmen.se/>

⁴⁰⁰ Telefonintervju med Lina Moritz, programansvarig CLOSER, 20:e augusti 2019.

⁴⁰¹ (Handling # 247 i ärende Utr 2018/56 2021a)

vertikal geografisk avgränsning i form av långväga/regionala transporter respektive urbana transporter, samt (2) två horisontella drivkrafter, digitalisering/uppkoppling respektive energiförsörjning/ logistik. Den nya strukturen är tänkt att ge en större flexibilitet i hanteringen av frågor av relevans för godstransporter, exempelvis hur elektrifieringen av vägtransporter påverkar transport- och logistikaktörers verksamhet, samt e-handels utveckling, och därtill utmaningar mot hållbara leveranser.

Inom ramen för CLOSER är 29 projekt avslutade och 18 pågår.⁴⁰² Bland de pågående märks bland annat REEL som syftar till att förstå vilka utvecklingsbehov som elektrifieringen medför för logistikaktörer och transportupplägg. En annan studie syftar till bättre kunskaper om hållbara transportlösningar, "Resilienta och hållbara godstransporter i en föränderlig värld". Under år 2020 genomfördes vidare en workshopserie kring e-handel för ökad förståelse om betydelsen av samverkan kring hållbara leveranslösningar.

Varje år genomförs två större programmöten: CLOSER:s årsmöte och Transporteffektivitetsdagen. I år (2021) genomförs dessa den 25 mars respektive 25 augusti.

CLOSER kan med rätta beskrivas som en "kraftsamling" som stödjer genomförandet av den nationella godstransportstrategin (NGTS). Trafikanalys bedömer programmet som ett av de mest centrala innovations- och forskningsinsatserna. Trafikanalys kan idag inte bedöma om och hur verksamheten hittills har resulterat i implementering och export av nya lösningar. Vi återkommer till frågan i vår slututvärdering av godstransportstrategin.

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 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

Trafikanalys tolkar "skyltfönster för ny teknik" som en fråga om att nya svenska lösningar för järnväg och sjöfart ska uppmärksammas i omvärlden. Flera lovvärda initiativ nämns i NGTS: EU-projektet Shift2Rail, Digital Transport and Logistics Forum (DTLF), och Sjöfartsverkets pågående innovationsinsatser. I den aktuella uppföljningen beskriver vi dessa kortfattat som pågående aktiviteter, utan ambition att följa upp eller utvärdera dem som "skyltfönster".

Trafikverket har delgett uppgifter om utvecklingen av enskilda Fol-program på järnvägs- och sjöfartsområdet,⁴⁰³ samt hänvisar också till handlingsprogrammet för intelligenta transportsystem (ITS) när det gäller information om arbetet med DTLF.⁴⁰⁴ Sjöfartsverket har delgett en mer generell skrivelse om sitt innovationsarbete.⁴⁰⁵

Shift2Rail syftar till att främja godstransporter på järnväg genom digitalisering, en ökad grad av intelligens och automation i tågoperationer. Flera länder deltar i detta EU-program. Sverige är bland annat drivande i demonstration av digitala automatiska koppel, där vintertester med fyra leverantörer av lösning pågår i Luleå/Sverige samt i Tyskland, samt i intelligenta gater i Tyskland och Sverige (Göteborgs hamn). Det senare handlar om att läsa av information och kondition på vagnar och enheter för att underlägga intermodal terminaloperation. Vidare har

⁴⁰² (CLOSER 2021b)

⁴⁰³ (Handling # 247 i ärende Utr 2018/56 2021b)

⁴⁰⁴ (Trafikverket 2020u)

⁴⁰⁵ (Handling # 324 i ärende Utr 2018/56 2021)

demonstration av långa tåg (835 meter) förberetts mellan Maaschen–Malmö under 2020 med genomförandeplan under Q1 2021.

FEDeRATED är ett EU-projekt för en öppen infrastruktur för datadelning kring godstransporter och logistik i Europa och dess handelspartners. Det initierades under år 2019 och finansieras av European Commission Connecting Europe Facility (CEF). Målet är nya digitala stöd för mer effektiva och hållbara godstransporter. FEDeRATED bygger på DTLF:s tidigare systemstöd för digitalisering av transportdokument. Under svensk ledning år 2020 (Sjöfartsverket, RISE och Trafikverket) etablerades ett tiotal så kallade "living labs" i Sverige, samt lika många i andra länder. Svenska "living labs" hanterar bland annat intermodala upplägg. Arbetet kommer att växlas upp under 2021 och planeras att avrapporteras under 2022–2023.

Sjöfartsverket har delgett ett underlag om myndighetens innovationsverksamhet, varav flera berör tester och demonstrationer.⁴⁰⁶ Under år 2020 antog myndigheten en innovationsstrategi, samt ett Fol-råd bildades. Arbetet med att ta fram en innovationsprocess pågår. Bland en rad initiativ märks följande av relevans för ny teknik.

- Det branschgemensamma programmet för "Digitalt Anlöp" startade upp med olika Fol-aktiviteter och tillämpningar, till exempel framtagandet av lösning för informationsdelning i Gävle hamn och Rauma hamn i Finland, i samverkan med Sjöfartsverket, samt inom ramen för EU-projektet EfficientFlow. Lösningen är testad och finska myndigheter avser att erbjuda den till finska hamnar. Arbetet pågår med att se hur resultaten kan komma svenska hamnar till godo.
- Ett långsiktigt branschprogram "Effektivare anlöp genom digitalisering" etablerades. Sveriges Hamnar, Svensk Sjöfart, Sveriges Skeppsmäklareförening, Sjöfartsverket och Näringslivets Transportråd står bakom. Programmet berör information och tjänster som utväxlas mellan aktörer vid fartygsanlöp, från att fartyget lämnar en föregående hamn till dess att gods eller passagerare övergått till annat transportmedel.
- Sjöfartsverket medverkar dessutom i flera Fol-projekt inom området automation och integration människa–maskin inom trafikledningsområdet.

Under 2021 ska bland annat en programplan för "Effektivare Anlöp" tas fram. Vidare ska ett koncept för "Navigationsstöd från land" vidareutvecklas och testas. Målet är bland annat en bredare och djupare demonstration av ökad automatisering, fjärrstyrning och kommunikation mellan landcentraler och fartyg. Dessutom planeras ett fördjupat arbete med trafikledning till sjöss (STM) med utgångspunkt i EU-projektet för Just-In-Time-anlöp. Målet är att gå från forskningsprojekt och lokala initiativ till en samordnad harmoniserad implementation. På kort sikt innebär det en ny ansökan om CEF finansiering för ändamålet.

L84 Drönare

Uppföljning

Då insatsen bedömdes vara fullgjord i förra årets uppföljning⁴⁰⁷ följs insatsen inte upp i denna rapport.

⁴⁰⁶ (Handling # 324 i ärende Utr 2018/56 2021)

⁴⁰⁷ Trafikanalys (2020c)

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 faser som inleddes 2016 för att testa och demonstrera driftskompatibilitet för kooperativa intelligenta transportsystemtjänster (C-ITS) i fyra nordiska länder: Danmark, Finland, Norge och Sverige, med representanter från både den offentliga och privata sektorn.⁴⁰⁸ Projektens övergripande mål är att bidra till harmoniseringen av C-ITS och delfinansieras av EU via Connecting Europe Facility-programmet (CEF). Trafikverket är Sveriges nationella kontaktpunkt.

NordicWay 2 avslutades 2020 enligt plan.⁴⁰⁹ Under denna fas har en rad informationstjänster testats i Sverige, till exempel "Emergency Vehicles Approaching Warnings" och "Signal Priority Request for Designated Vehicles". Fas 2 har nu övergått i NordicWay 3 som pågår till år 2023. Under denna etapp genomförs samordnade piloter inom Norden där ett och samma fordon ska ha tillgång till kommunikationstjänster oavsett fordonets nationalitet och position i Norge, Sverige och Finland. Ambitionen är att erbjuda flera av tjänsterna till marknaden efter pilotfasen. När det gäller godstransporter planeras också en pilot med geofencing för tunga transporter, samt med ambition att möjliggöra mer resurseffektiv ruttning genom tyngre last och/eller kortare rutt.

Energimyndigheten har slutredovisat "Hållbara nordiska städer med fokus på mobilitet".⁴¹⁰ Det initierades inom ramen för Sveriges ordförandeskap för Nordiska ministerrådet år 2018. Syftet var att bidra till en hållbar stadsutveckling genom att stödja omställningen till fossilfria och hållbara transporter i nordiska städer och stadsregioner. Det är värt att notera att Stockholms stads godstransportplan lyfts fram som ett lärande exempel i slutrapporten. Insatsen beskrivs närmare under K76.

Infrastruktur och transporter utgör inget eget politikområde för Nordiska ministerrådet. Det tas upp inom andra politikområden, men sparsamt. Trafikanalys har sökt information om särskilda projekt om godstransporter på Nordiska ministerrådets webbplats, men det är generellt magert med information om godstrafik- och transportfrågor.

5.2 M: Kompetens inom godstransporter och logistik

Trafikanalys konstaterar att allt fler söker sig till yrkesutbildningar på transportområdet, men också att det saknas en nationell samordning av utbildningsbehov, resurser och kvalitetsfrämjande insatser på transportområdet. Med andra ord, utvecklingen går åt rätt håll, men hinder kvarstår för att säkerställa kompetensförsörjningen på sikt.

⁴⁰⁸ www.nordicway.net/

⁴⁰⁹ (Handling # 289 i ärende Utr 2018/56 2021)

⁴¹⁰ (Nordiska ministerrådet 2021)

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 på utökade utbildningsmöjligheter, inte specifikt yrkesutbildning eller på transportområdet. På regeringens webbplats finns det ett diagram över målen för antalet nya platser, 100 000 till år 2020.⁴¹¹ Omkring en av tre platser avser högskolan. I regeringens budgetproposition 2021 saknas en sammanhållen redovisning av satsningar på kunskapslyftet och yrkesutbildningar på olika nivåer i utbildningssystemet.⁴¹²

Finansieringen är inte heller öronmärkt för utbildningar inom transporter på olika nivåer. Vidare är befintlig statistik om utbildningsplatser ofullständig. Den finns på vissa områden och nivåer, men inte alla.

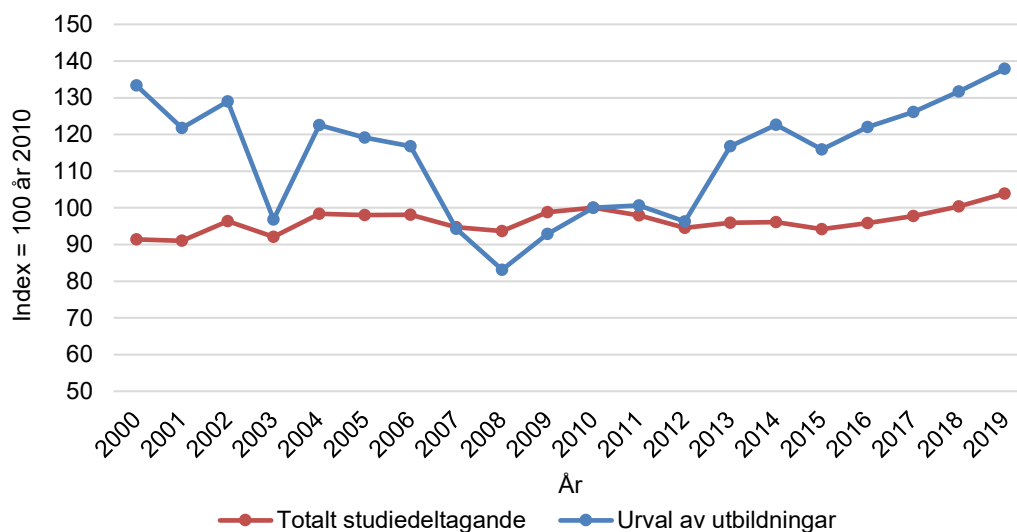
Bristen på systematisk statistik och redovisning gör det svårt att följa upp insatsen. Mot den bakgrunden har Trafikanalys utgått från officiell statistik om befolkningens studiedeltagande för att bedöma volymutvecklingen av studerande i yrkesinriktade utbildningar i Sverige.

I Figur 5.1 har vi sammanställt officiell statistik om studiedeltagandet i Sverige under 20 år, 2000–2019. Det totala studiedeltagandet avser antalet svenskar 15 år och äldre som deltar i någon av följande utbildningsformer: *Komvux, högskoleutbildning på grundnivå och avancerad nivå, forskarutbildning, tekniskt basår, kvalificerad yrkesutbildning/yrkeshögskoleutbildning, folkhögskola och arbetsmarknadsutbildning*. Ett urval av dessa kan betraktas som av särskild relevans för kunskapslyftet: *Komvux, kvalificerad yrkesutbildning/yrkeshögskoleutbildning, folkhögskola och arbetsmarknadsutbildning*.

Det totala studiedeltagandet var närmare 936 000 personer år 2010, varav drygt 192 000 i det särskilda urvalet. Det aktuella kunskapslyftet lanserades år 2015. Under perioden 2015–2019 ökade studiedeltagandet totalt sett med 10,3 procent, samt med 18,8 procent i urvalet. Trafikanalys betraktar utvecklingen som i linje med regeringens ambitioner.

⁴¹¹ (Regeringen 2021c)

⁴¹² (Regeringen 2020a)



Figur 5.1. Det totala studiedeltagandet i Sverige 2000–2019. Antalet deltagare är indexerade till 100 år 2010. Anm: Den röda linjen "Totalt" (935 636 år 2010) avser deltagandet i följande utbildningar: Komvux, högskoleutbildning på grund- och avanceradnivå, forskarutbildning, tekniskt basår, kvalificerad yrkesutbildning/yrkeshögskoleutbildning, folkhögskola och arbetsmarknadsutbildning. Den blå linjen "Urval av utbildningar" (192 481 år 2010) avser deltagandet i utbildningar som är speciellt relevanta för kunskapslyftet: Komvux, kvalificerad yrkesutbildning/yrkeshögskoleutbildning, folkhögskola och arbetsmarknadsutbildning. Källa: SCB, statistikdatabasen.⁴¹³

Att döma av regeringens egen redovisning av utvecklingen på området är det inte storleken på det statliga anslaget som är den begränsande faktorn. De statliga anslagen 2019 för vuxen- och yrkesutbildningar förbrukades inte fullt ut.⁴¹⁴ Den främsta förklaringen ansågs vara höga krav på kommunal samfinansiering, varför kraven sänktes år 2020.

Utvecklingen av vuxen- och yrkesutbildningar styrs även av andra faktorer än tillgänglighet på utbildningsplatser. I Trafikanalys delutvärdering av NGTS konstateras ett växande elevantal på transportrelaterade yrkesutbildningar inom komvux, gymnasiet och yrkeshögskolan, men ett sjunkande antal inom transportrelaterade ämnen på universitet och högskolor.⁴¹⁵ Ekonomiska resurser är en förutsättning för elevunderlag, men attraktionskraften är också en faktor.

M87 Fler platser inom yrkesförarutbildningen

Uppföljning

Då insatsen bedömdes vara fullgjord i förra årets uppföljning⁴¹⁶ följs insatsen inte upp i denna rapport.

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

Det breddade utbudet är i fokus för kunskapslyftet (M86), varför uppföljningen av den aktuella insatsen avgränsas till kvalitetsfrågan. I likhet med Kunskapslyftet har det varit svårt att avgöra

⁴¹³ (SCB 2021)

⁴¹⁴ (Regeringen 2020a)

⁴¹⁵ (Trafikanalys 2020e)

⁴¹⁶ Trafikanalys (2020c)

och klargöra vad insatsen i praktiken avser och omfattar, såväl generellt, som mer specifikt på godstransportområdet.

I regeringens budgetproposition 2018, utgiftsområde 16, anslag 1:13, aviseras en satsning på kvalitet i yrkesutbildning för vuxna.⁴¹⁷ Utbildningsdepartementet och Skolverket har uppgett att nämnda medel inte hanteras separat från allmänna medel för yrkesutbildningen för vuxna (jmf. föregående insats).⁴¹⁸

Yrkeshögskolan tar i sin områdesanalys av transportsektorn upp rekryteringsproblem och att åtgärdsbehovet bland annat handlar om systematiskt kvalitetsarbete.⁴¹⁹ Skolinspektionen har i flera granskningar visat på kvalitetsproblem i dagens yrkesutbildning.⁴²⁰ Skolverket har pekat ut flera områden som bedöms angelägna för yrkesutbildningars attraktionskraft: *lärarförsörjning, samverkan mellan skola och arbetsliv, behov hos utrikesfödda elever, studie- och yrkesvägledning samt praktisk arbetslivsorientering*.⁴²¹

Trafikanalys har identifierat flera pågående och viktiga insatser för kvalitetsförbättringar av och ökad attraktionskraft till yrkesutbildningar, bland såväl myndigheter som näringsliv. Exempel är nationell samverkan genom World Skills Sweden,⁴²² olika stöd från Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd,⁴²³ Transportföretagens satsning "Vi kör!",⁴²⁴ samt Skolverkets olika stöd för det arbetsplatsförlagda lärandet. Även myndighetssamverkan sker på vissa områden, till exempel Skolverkets och Transportstyrelsens informationsstöd om förarutbildningar.⁴²⁵ Dessa insatser är viktiga, men utgör inga samlade initiativ för att hantera kvalitet i yrkesutbildningar på transportområdet. Det saknas samlade behovs- och åtgärdsanalyser.

I regeringens budgetproposition 2020 (Utgiftsområde 16) sammanfattas granskningsresultat från Myndigheten för yrkeshögskolan (MYh), att tre av fyra yrkesutbildningar bedöms hålla hög eller mycket hög kvalitet.⁴²⁶ Trafikanalys har gått igenom alla granskningar 2018–2020 och tittat på dem som explicit berör transportområdet, dvs. transportinfrastruktur, fordonstekniker, fordonsförare och logistik, totalt 15 granskningar, varav 4 inte höll tillräcklig kvalitet, samt 2 bristande kvalitet.⁴²⁷ Resultatet kan och ska inte generaliseras till alla yrkesutbildningar på transportområdet. Urvalet är allt för litet, men det är en indikation på behov av samordnat kvalitetsarbete.

Det är viktigt att framhålla att officiella granskningar av utbildningskvalitet inte omfattar alla tänkbara kvalitetsdimensioner av relevans för att säkerställa kompetensförsörjningen inom transporter. Ett exempel är yrkesutbildningar på järnvägsområdet. Dessa bedömdes hålla mycket hög eller hög kvalitet i MYh:s granskningar, samtidigt som en attitydundersökning bland gymnasiestudenter under 2020 visade att järnvägsbranschen uppfattades som den minst attraktiva branschen (se insats M89). En yrkesutbildning kan hålla hög pedagogisk kvalitet, men det garanterar inte att den uppfattas som relevant.

⁴¹⁷ (Regeringen 2017a)

⁴¹⁸ (Handling # 104 i Utr 2018/56 2019)

⁴¹⁹ (MYh 2019)

⁴²⁰ (Skolinspektionen 2014)

⁴²¹ (Skolverket 2018)

⁴²² (Handling # 309 i ärende Utr 2018/56 2021)

⁴²³ (TYA 2021)

⁴²⁴ <https://vikor.nu/>

⁴²⁵ (Skolverket och Transportstyrelsen 2018)

⁴²⁶ (Regeringen 2020a)

⁴²⁷ (MYh 2021)

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

I regleringsbrevet för 2020 gavs Trafikverket i uppdrag att redogöra för vilka åtgärder som myndigheten avser att vidta för att avhjälpa brister i den långsiktiga kompetensförsörjningen inom järnvägssektorn.⁴²⁸ Därtill angavs särskilda medel för utbildningsändamål och bransch-samverkan i frågan. Uppdraget redovisas den 2 mars 2021.

För Trafikanalys uppföljning av NGTS har Trafikverket delgett information om arbetet under 2020.⁴²⁹ Det har bedrivits med fokus på två områden: Utbildning och Attraktivitet, som kan sammanfattas i följande generella åtgärds punkter.

Utbildning

- En utredningsrapport har tagits fram i dialog med JBS om möjligheter och brister kring järnvägsutbildningar, samt
- branschdiskussioner om åtgärder under Trafikverkets ledning.

Attraktivitet

- En undersökning av branschattityder genomfördes bland gymnasiestudenter på utbildningar av relevans för järnvägsbranschen. Endast 0,8 procent av de tillfrågade upplevde järnvägsbranschen som attraktiv. Det gjorde branschen till den minst attraktiva. En kampanj startade under senhösten 2020 för att informera om bransch-möjligheter. Via sociala medier har den hittills nått närmare 225 000 individer. Trafikverket kommer att följa upp om branschattraktiviteten har förändrats.

I myndighetens årsredovisning 2020 beskrivs även åtgärder i form av kunskapsfrämjande kontakter med studie- och yrkesvägledare, samt föreläsningar och event för att öka gymnasieelevers intresse för branschen.⁴³⁰ För 2021 planerar Trafikverket en informations-kampanj till en äldre målgrupp.

En central fråga för Trafikverkets fortsatta arbete är hur järnvägsutbildningar kan förvaltas över tid. Myndigheten avser att arbeta i projektform under 2021 och 2022 för ett nationellt likvärdigt innehåll, tydligare krav på lärare, anläggningsgrad, samt SSYK-kodning, men det föranleder också frågan om långsiktig förvaltning av detta arbete.

Vidare kan noteras att JBS delgav en promemoria till Utbildningsdepartementet avseende förutsättningar kring att bedriva järnvägsutbildning. En specifik fråga är ersättningen för att genomföra utbildningar, att dagens system missgynnar mer kostsamma teknikerorienterade utbildningar.

⁴²⁸ (Regeringen 2020j)

⁴²⁹ (Handling # 270 i ärende Utr 2018/56 2021)

⁴³⁰ (Trafikverket 2021p)

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

Under 2020 har Sjöfartsverkets arbete med att bredda och utveckla lotsutbildningen fortsatt. Myndigheten uppger följande åtgärder.⁴³¹

- Utbildningen är öppen för sökande med fartygsbefäl klass 1 och 2, inte som tidigare endast klass 1 (sjökaptten).
- Trots ändrad kravprofil (klass 2) bedöms rekryteringsbasen fortsätta att minska och inte möta Sjöfartsverkets behov. Myndigheten samarbetar med sjöfartshögskolorna (Chalmers och Linnéuniversitetet) kring nya former för lotsutbildning.

Under 2021 deltar Sjöfartsverket i ett av Trafikverket finansierat projekt om utbildningsstöd med bärighet på lotsutbildningen. Projektet syftar till klargöra kompetensprofilen, träningspraktiker som stöd för professionell kompetensutveckling, samt hur träningen kan utvecklas för att uppnå ökad kvalitet i lotsutbildningen.

5.3 N: Ökad kunskap om godstransporter och varuflöden

Läget för de kunskapsfrämjande insatserna är mer eller mindre oförändrat sedan Trafikanalys uppföljning 2020. Området präglas av förseningar på grund av coronapandemin, men även osäkerhet om uppföljningen av tidigare regeringsuppdrag.

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. Trafikanalys har därefter publicerat ett kunskapsunderlag om lastbilstransporter i urbana miljöer på basis av befintlig statistik.⁴³²

En sökning på forskningslitteratur om urbana godstransporter i Digitala Vetenskapliga Arkivet (DiVA), samt i VTI:s nationella bibliotekskatalog, resulterade i noll träffar för år 2020.

Trafikanalys har erhållit medel hos Eurostat för en fullskalig undersökning om lätta lastbils godstransporter, där det urbana perspektivet ingår. Undersökningen var tänkt att genomföras 2021, men planeras nu till 2022 på grund av coronapandemin.

⁴³¹ (Handling # 246 i ärende Utr 2018/56 2021)

⁴³² (Trafikanalys 2019d)

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 samordnad och systematisk dataförsörjning och förvaltning hos myndigheter, snarare än officiell statistik.

Sedan redovisningen har Trafikanalys gjort en intern översyn av Trafikverkets tågtrafikdata för att utvärdera möjligheter till underlag med högre geografisk upplösning. Det bör understrykas att detta alltså rör sig om trafikdata, inte transportdata.

Grundproblemet kvarstår. 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 uppgifter om transportverksamhet utvecklas och 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

Prognoser över vägfordonsflottans utveckling tas fram i olika sammanhang. Trafikanalys genomför årligen kvantitativa korttidsprognoser för såväl tunga som lätta fordon på väg. Prognoserna görs för innevarande år och tre år framåt i tiden. Vartannat år genomförs mer kvalitativa långtidsbedömningar.⁴³³

Vidare genomför Trafikverket prognoser över vägfordonsflottans utveckling som underlag för prognoser över trafik- och transportarbete.⁴³⁴ Energimyndigheten och Naturvårdsverket tar fram underlag om fordonsutvecklingen för prognoser över energiförbrukning respektive klimatrapportering.⁴³⁵

Trafikanalys bedömer att aktuella omvärldsförändringar kan försvåra arbetet med kortsiktsprognoser. Coronapandemin pågår, samtidigt som styrmedel justeras, till exempel bonus malus-systemet och förmånsbeskattningen. Detta kombinerat med trender som elektrifiering, uppkopplade och självkörande fordon samt delade fordon bidrar till en ökad osäkerhet.

Lastbilsstatistiken är underlag för prognoser. Dagens statistik innehåller bara uppgifter från tunga lastbilar. Statistikutveckling om lätta lastbilar pågår (se insats N91).

⁴³³ (Trafikanalys 2021)

⁴³⁴ (Trafikverket 2020I)

⁴³⁵ (Energimyndigheten 2021b, Naturvårdsverket 2021b)

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

Trafikverkets arbete med metod- och modellutveckling beskrivs i dokumentet "Utvecklingsplan för transportekonomi och kapacitetsanalys".⁴³⁶ Ett kapitel tillägnas analyser av godstransporter. Det beskriver utvecklingsbehov, mål, pågående och planerade insatser. NGTS nämns som en utgångspunkt för arbetet med modellutveckling, men det preciseras inte närmare.

Trafikanalys följer årligen upp Trafikverkets arbete med modeller för samhällsekonomiska analyser. På senare år har uppföljningen blivit tematisk inriktad. Den senaste uppföljningen berörde godstransportfrågor marginellt.⁴³⁷ Betoningen låg på två teman, dels ett generellt användarperspektiv, dels modellutvecklingen i relation till Agenda 2030.

Mot denna bakgrund ombads Trafikverket att delge ett mer specifikt underlag om arbetet med modellutvecklingen under 2020 av relevans för NGTS.⁴³⁸ Här är ett sammandrag av aktiviteter som Trafikverket lyfter fram i sitt svar.

- Ett Fol-projekt "Värdet av transporttidsvariation", som finansierades av Trafikverket, resulterade i värdeestimat på transporttidsvariationer för tillämpning i samhällsekonomiska kalkyler. ASEK kommer att bedöma kvaliteten och avgöra om värdena ska inkluderas i en kommande revidering av ASEK:s rekommendationer.
- En ny version av den nationella godstransportmodellen "Samgods 1.2" släpptes i juni 2020. Den innehåller flera förbättringar,
 - nya europeiska transportnätverk för väg- och bantrafik, även banavgifter,
 - ny varugrupsindelning som är jämförbar med officiell transportstatistik,
 - justering av metoden för CBA som innebär bättre spegling av transportens internationella del, samt
 - mer detaljerad zonindelning för Norge och Danmark.
- Pågående utveckling av Samgods 1.2.1 med preliminär release december 2022,
 - uppdaterat sjöfartsnätverk med information om rutter från AIS-data,
 - förbättringar av modellen inom ramen för ett regeringsuppdrag att ta fram ett kunskapsunderlag inför översyn av EU:s godskorridor på järnväg, så att den kan användas till EU-kalkyler och modellera förplanerade tåglägen, samt
 - PM under 2021 om ny metod för att inkludera så kallad potentiell transit, dvs. transit i Sverige som följer efter nya infrastrukturåtgärder.

⁴³⁶ (Trafikverket 2020t)

⁴³⁷ (Trafikanalys 2020f)

⁴³⁸ (Handling # 320 i ärende Utr 2018/56 2021)

Vidare rapporterar Trafikverket om pågående forskningsstudier som på längre sikt kan bidra till kunskap om hur investeringar kan bidra till integration av det svenska transportsystemet och internationella godskorridorer, två studier för modellering av sjöfartens konkurrenskraft, dels ruttanalys med AIS-data, dels betydelsen av returtransporter. Trafikverket lyfter också fram en studie som kan komma att bidra till bättre samhällsekonomiska analyser av urbana transporter, "probe data" för skattning av reseefterfrågan och trafikillstånd.

N95 Utvecklad kunskap om trafikens samhällsekonomiska kostnader

Uppföljning

Då insatsen bedömdes vara fullgjord i förra årets uppföljning⁴³⁹ följs insatsen inte upp i denna rapport.

⁴³⁹ Trafikanalys (2020c)

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.

Mycket på gång – särskilt utredningar

Den nationella godstransportstrategin innehåller 95 insatser, grupperade i 14 insatsområden och tre målområden. Förutom insatserna i strategin, har regeringen sedan mars 2020 beslutat om sex nya regeringsuppdrag inom ramen för strategin, samt ett uppdrag till Trafikverket genom myndighetens regleringsbrev för år 2021. Samtliga av dessa uppdrag bedömer vi rymmer inom befintliga insatser inom strategin.

De två vanligaste typerna av aktiviteter i strategin 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 hög andel av insatser som bedömts som fullföljda och en relativt låg andel insatser som bedömts som pågående.

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. Även bland insatser som syftar till internationell påverkan och samverkan är andelen pågående insatser hög.

Av de tre målområdena i strategin är Omställning till fossilfria transporter det målområde som har högst andel fullföljda insatser, och lägst andel osäkra insatser. En förklaring är att insatserna i detta målområde i större utsträckning än övriga innehåller utredningar och forskningsprojekt, det vill säga mer avgränsade aktiviteter både tids- och omfångsmässigt. Det är också ett område med hög politisk aktualitet vilket driver utvecklingen framåt.

Trafikanalys konstaterar att i mars 2021 är 25 (19 år 2020) insatser fullföljda och med avrapporterade resultat i enlighet med strategin. I 57 (59) fall är insatserna pågående och i resterande 13 (17) fall bedömer Trafikanalys att det finns betydande osäkerhet kopplat till genomförandet av insatserna. Sammantaget konstaterar Trafikanalys att mycket arbete är på gång och att insatserna det senaste året tagit ytterligare steg i strategins avsedda riktning.

De tretton insatserna som ännu är att betrakta som osäkra avser insatser på skatteområdet, regelverk, säkerhetsfrågor, infrastrukturplanering, utbildnings- och kunskapsfrågor. Gemensamt för flera av dem är att det saknas en tydligt utpekad aktör, eller att frågan av olika anledningar inte längre är aktuell att driva.

- *Arlandarådet (A8), Tonnagebeskattning (E39), Vägsplitageskatt (E36), Fler svenskregistrerade fartyg (C28)*
- *Regelverk för automatiserad körning (C25)*
- *Robusthet och redundans för minskad sårbarhet i kritisk transportinfrastruktur och samhällsviktiga transporter (D32) och Stärkt cybersäkerhet (C35)*

- *Infrastrukturplaneringens näringslivsfokus stärks (H54), Stadsmiljöavtal för godstransporter (K74), Innovationskluster för transporteffektiva elektrifierade urbana godstransporter (K75) och Gröna och digitala godsstråk (L79)*
- *Stärkt kvalitet i yrkesutbildningarna för vuxna (M88)*
- *Förbättrade kunskapsunderlag om järnvägstransporter (N92)*

För 11 av insatserna har bedömningen förändrats jämfört med uppföljningen 2020 (se Tabell 6.1, samt Bilaga 1 för en fullständig sammanställning). I fyra av fallen går bedömningen från osäker till pågående. Sex av insatserna går från pågående till fullföljd. I ett fall ändras bedömningen i negativ riktning, från pågående till osäker.

Konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter

Det första fokus- och målområdet i NGTS avser insatser för att klara klimatutmaningen och som samtidigt ger näringslivet en möjlighet att växa, vilket i sin tur skapar en starkare ekonomi och fler jobb.

Området är indelat i insatsområdena *Robust, tillförlitlig och kapacitetsstark infrastruktur för godstransporter (A)*, *Smidiga och effektiva gränsöverskridande transporter (B)*, *Tydliga regler och en starkt svensk transportnäring (C)*, *Starkt krisberedskap och civilt försvar för samhällsviktiga transporter (D)*, *Ekonomiska styrmedel för hållbara godstransporter (E)* och *Samordning för samarbete för ökad intermodalitet (F)*.

I Trafikanalys uppföljning 2020 bedömdes 30 insatser inom de sex insatsområdena som pågående, sju som fullföljda och elva som osäkra. Generellt är lägesbedömningarna 2021 av enskilda insatser desamma som i uppföljningen 2020, men för åtta insatser ser vi en förändrad status.

I insatsområdet *Smidiga och effektiva gränsöverskridande transporter (B)* har insatsen om en *Fast förbindelse till Danmark (B16)* fullföljts och i insatsområdet *Tydliga regler och en starkt svensk transportnäring (C)* bedöms nu insatserna *EU:s mobilitetspaket (C19)*, *Utstationering och vägtransporter (C24)* och *Gränsöverskridande transporter av avfall (C31)* vara fullföljda.

I insatsområdet *Robust, tillförlitlig och kapacitetsstark infrastruktur för godstransporter (A)* har insatserna *Näringslivspott för järnvägsåtgärder (A3)* och *Djupare farleder (A5)* gått från osäker till pågående. Samma bedömning görs för två insatser i insatsområdet *Ekonomiska styrmedel för hållbara godstransporter (E)* där insatsen *Ekobonus (E38)* gått från osäker till pågående då regeringen tilldelat mer medel till systemet och Trafikverket betalat ut stöd till sökande företag, samt för insatsen *Miljöstyrande avgifter (E40)*.

Tabell 6.1. Insatserna med förändrad statusbedömning i uppföljningen 2021 jämfört med 2020.

Nr	Insats	Bedömning 2020	Bedömning 2021
A Robust, tillförlitlig och kapacitetsstark infrastruktur för godstransporter			
A3	Näringslivspott för järnvägsåtgärder	Osäker	Pågående
A5	Djupare farleder	Osäker	Pågående
B Smidiga och effektiva gränsöverskridande transporter			
B16	Strategisk analys av en ny fast förbindelse till Danmark	Pågående	Fullföljd
C Tydliga regler och en stärkt svensk transportnäring			
C19	EU:s mobilitetspaket	Pågående	Fullföljd
C24	Utstationering och vägtransporter	Pågående	Fullföljd
C31	Gränsöverskridande transporter av avfall	Pågående	Fullföljd
D Stärkt krisberedskap och civilt försvar för samhällsviktiga transporter			
E Ekonomiska styrmedel för hållbara godstransporter			
E38	Eko-bonussystem	Osäker	Pågående
E40	Miljöstyrande avgifter	Osäker	Pågående
F Samordning och samarbete för ökad intermodalitet			
G Transporteffektivitet			
H Samhällsplanering för godstransporter			
I Krafttag för förnybara drivmedel			
J Nationell satsning på elektrifiering av godstransporter			
J70	Infrastruktur för laddning av tunga fordon	Pågående	Fullföljd
J73	Förstärkt och förlängt klimatinvesteringsstöd	Pågående	Fullföljd
K Urbana godstransporter			
K74	Stadsmiljöavtal för godstransporter	Pågående	Osäker
L Permanent världsutställning för innovationer på transportområdet			
M Kompetens inom godstransporter och logistik			
N Ökad kunskap om godstransporter och varuflöden			

Omställning till fossilfria transporter

Det andra fokus- och målområdet i NGTS avser insatser för att klara vår tids stora utmaning – klimatförändringarna. Insatserna i fokus- och målområdet inriktas på att öka transporteffektiviteten och att genomföra övergången till förnybara drivmedel.

Området är indelat i insatsområdena *Transporteffektivitet* (G), *Samhällsplanering för gods-transporter* (H), *Krafttag för förnybara drivmedel* (I), *Nationell satsning på elektrifiering av godstransporter* (J) och *Urbana godstransporter* (K).

I Trafikanalys uppföljning 2020 bedömdes 17 insatser inom de fem insatsområdena som pågående, 7 var fullföljda och två som osäkra. De sju fullföljda från 2020 års uppföljning har inte omfattats i denna omgång. I årets uppföljning är två insatser att betrakta som fullföljda jämfört med förra uppföljningen i mars 2020. För insatsen *Infrastruktur för laddning av tunga fordon* (J70) har Trafikverket avrapporterat sina uppdrag. För insatsen *Förstärkt och förlängd klimatinvesteringsstöd* (J73), där klimatinvesteringsstödet och stödet för lokal- och regional kapacitetsutveckling för klimat- och energiomställning blivit förlängda och fått mer pengar. En insats har gått från pågående till osäker. Det gäller insatsen *Stadsmiljöavtal för gods-transporter* (K74), där inga medel kunnat betalas ut på grund av regler för hur stödet får betalas.

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.

Området är indelat i tre insatsområden: *Permanent världsutställning* (L), *Kompetensförsörjning* (M) och *Kunskapsutveckling* (N). I Trafikanalys uppföljning 2020 bedömdes 13 insatser inom dessa insatsområden som pågående och 3 som osäkra. Under 2020 ser vi fortsatt arbete med flera insatser. Inte minst har Trafikverket förtydligat sina Fol-insatser med direkt bäring på NGTS. Samtidigt har andra insatser försenats på grund av coronapandemin.

Generellt är lägesbedömningarna av enskilda insatser desamma som i uppföljningen 2020, men det skiljer sig beroende på insatsområde. Det händer mer inom Fol-området (permanent världsutställning) än inom kompetensförsörjning och kunskapsutveckling. Generellt går det långsamt för insatser som rymmer sektorsövergripande samordning, eller som gränsar till andra samhällssektorer.

Avslutande kommentarer

I den nationella godstransportstrategin lyfts samverkan fram som avgörande för strategins genomförande. En uppföljning av denna del av genomförandet publicerades i halvtidsutvärderingen⁴⁴⁰ i december 2020. Inget nytt har framkommit sedan dess som förändrar de slutsatser som då presenterades.

I Trafikanalys uppföljningsarbete har vi noterat att den nationella godstransportstrategin inte förefaller vara ett vanligt förekommande begrepp inom transportmyndigheternas arbete. Både intervjuer och studerade rapporter visar att man snarare pratar om någon av de målsättningar som ingår i strategin än om strategin som en helhet. Det har i vår kontakt med myndigheterna också framgått att de inte sällan har låg kännedom om sin roll för en insats i strategin som helhet. Vi har i vissa fall också stött på ett lågt intresse att bistå med information från ansvariga myndigheter och branschorganisationer. Detta tyder på att det i en del fall kan vara en svag koppling mellan flera myndigheters arbete och strategins övergripande mål och genomförande.

⁴⁴⁰ (Trafikanalys 2020a, d)

Den återkoppling som nu sker per aktivitet till Regeringskansliet, görs i regel i enlighet med specifika regeringsuppdrag. Från övriga aktiviteter finns inget krav på en återkoppling från de aktörer som utpekats i strategin om hur de bidrar till strategins helhet. Denna brist på systematik i återkoppling försvårar en analys av progressionen liksom av möjlig utveckling av styrningen för att uppnå strategins målsättningar.

Trafikanalys ser nu i den tredje uppföljningen av den nationella godstransportstrategins genomförande att det pågår en stor mängd aktiviteter inom de olika insatserna. Utvecklingen går på många ställen framåt i strategins riktning, men på flera andra områden är aktiviteten fortfarande låg. Vi tror att arbetet skulle kunna utvecklas ytterligare och vinna kraft genom en tydligare ökad samverkan och att enskilda aktörer tar ytterligare egna initiativ. Vi ser också att genomförandet skulle kunna vinna på en tydligare samordning så att synergieffekter av de aktiviteter som sker kan uppstå. Halva tiden för strategins genomförande har nu passerat och för att ta arbetet i hamn bör ytterligare initiativ tas framförallt för att säkerställa att osäkra insatser inleds och att pågående insatser kan genomföras fullt ut för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter.

Referenser

- Arbetsmiljöverket (2020). "Analys av dödsolyckor 2018 och första halvåret 2019." <https://www.av.se/globalassets/filer/publikationer/rapporter/analys-av-dodsolyckor-2018-och-forsta-halvan-av-2019-2019-037768.pdf>.
- Boverket (2021a). "Nya regler och krav på laddinfrastruktur för laddning av elfordon." <https://www.boverket.se/sv/om-boverket/publicerat-av-boverket/nyheter/nya-regler-och-krav-pa-laddinfrastruktur-for-laddning-av-elfordon/>.
- Boverket (2021b). "Rapport 2020. Rådet för hållbara städer."
- CLOSER (2021a). "Hemsida för forskningsprogram om ökad transporteffektivitet och välfungerande logistik." <https://closer.lindholmen.se/>.
- CLOSER (2021b). Verksamhetsplan CLOSER 2021. Baseras på ansökan för CLOSER 3.0 2019 - 2023. <https://closer.lindholmen.se/>.
- Delegationen för sjöfartsstöd. (2021, 2021-02-09). "Sjöfartsstöd." Nedladdad 2021-03-19, från <https://www.trafikverket.se/Delegationen-for-sjofartsstod/>.
- Energigas Sverige (2021). "Över 200 tankstationer med klimatsmart bioigas." *Energigas* **80**(Nr 1): 22.
- Energimyndigheten (2017). Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet. ER 2017:07.
- Energimyndigheten (2019a). Komplettering till Kontrollstation 2019 för reduktionsplikten. <https://www.energimyndigheten.se/globalassets/fornybart/hallbara-branslen/reduktionsplikt/komplettering-till-kontrollstation-2019-for-reduktionsplikten.pdf>.
- Energimyndigheten (2019b). "Kontrollstation 2019 för reduktionsplikten; Reduktionspliktens utveckling 2021–2030." <https://www.energimyndigheten.se/globalassets/fornybart/hallbara-branslen/reduktionsplikt/kontrollstation-2019.pdf>.
- Energimyndigheten. (2019c, 2019-01-17). "Nu startar Etanolarena Östergötland - ett innovationskluster för hållbara godstransporter." Nedladdad 2019-03-10, från <http://www.energimyndigheten.se/nyhetsarkiv/2019/nu-startar-etanolarena-ostergotland---ett-innovationskluster-for-hallbara-godstransporter/>.
- Energimyndigheten (2019d). 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%20f%C3%B6r%20alternativa%20br%C3%A4nslen%20avseende%202019.pdf>
- Energimyndigheten. (2019e). "Smart City Sweden plattformen är redo att dras igång." från <https://www.energimyndigheten.se/nyhetsarkiv/2019/smart-city-sweden-plattformen-ar-redo-att-dras-igang/>.
- Energimyndigheten (2020a). Drivmedel 2019 - Redovisning av rapporterade uppgifter enligt drivmedelslagen, hållbarhetslagen och reduktionsplikten.
- Energimyndigheten. (2020b). "Drivmedelsrapporten 2019: Reduktionsplikten är ett kraftfullt verktyg, men fler åtgärder krävs i transportsektorn." från

<https://www.energimyndigheten.se/nyhetsarkiv/2020/drivmedelsrapporten-2019-reduktionsplikten-ar-ett-kraftfullt-verktyg-men-fler-atgarder-kravs-i-transportsektorn/>.

Energimyndigheten. (2020c). "Övriga nät, tankställen och LNG-terminaler." från <http://www.energimyndigheten.se/trygg-energiforsorjning/naturgas/ovriga-nat-tankstallen-och-lng-terminaler/>.

Energimyndigheten (2021a). Energimyndighetens årsredovisning 2020, Energimyndigheten. ER 2021:01.

Energimyndigheten. (2021b). "Prognoser och scenarier - allmän information på hemsida." från <https://www.energimyndigheten.se/statistik/prognoser-och-scenarier/>.

EU-direktiv 2020/1057 (2020). Direktiv om fastställande av särskilda regler för utstationering av förare inom vägtransportsektorn, (EU) 2020/1057. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32020L1057&from=SV>.

EU-Kommissionen (2020). "RÅDETS GENOMFÖRANDEBESLUT om tillstånd för Sverige att tillämpa en nedsatt skattesats för el som direkt tillhandahålls fartyg i hamn i enlighet med artikel 19 i direktiv 2003/96/EG."

European Court of Auditors (2016). Rail freight transport in the EU: still not on the right track. Luxemburg, Publications Office of the European Union. Special Report No 8. https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR16_08/SR_RAIL_FREIGHT_EN.pdf.

Europeiska kommissionen (2020). Strategi för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden, Europeiska kommissionen. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020DC0789&from=EN>.

Europeiska rådet (2020). "Mobilitetspaketet: rådet antar reform för lastbilsförare." <https://www.consilium.europa.eu/sv/press/press-releases/2020/04/07/mobility-package-council-adopts-truck-drivers-reform/#>.

Finansdepartementet. (2020). "Nytt miljöstyrande system för godstransporter på väg utreds." från <https://www.regeringen.se/artiklar/2020/04/nytt-miljostyrande-system-for-godstransporter-pa-vag/>.

FOI (2020). Cyberfysiska sårbarheter i tunga fordon - Med inriktning mot tunga fordon av vikt för civilförsvaret (FOI-R--5067--SE).

Göteborgs hamn. (2020). "Viktig milstolpe för Skandiaporten i Göteborgs hamn." 20201222. från <https://www.goteborgshamn.se/press/pressmeddelanden/viktig-milstolpe-for-skandiaporten-i-goteborgs-hamn/>.

Handling #240 i Utr 2018/56 (2021). Fråga om förhandsbesked om sjöfartsstöd.

Handling #328 i Utr 2018/56 (2021). Fråga om Jernhusen AB som drivkraft.

Handling # 24 i ärende Utr 2018/56 (2019). Bärighetsanslag, underlag till Trafikanalys.

Handling # 56 i Utr 2018/56 (2019). Ett par frågor kopplat till specifika insatser i godstransportstrategin.

Handling # 59 i Utr 2018/56 (2019). Sv: Frågor kopplade till näringslivspotten för järnvägsåtgärder.

Handling # 67 i ärende Utr 2018/56 (2019). Kontaktperson gods och Barents Euro/arktiska rådet.

Handling # 73 i ärende Utr 2018/56 (2019-10-29). Frågor om illegala gränsöverskridande avfallstransporter.

Handling # 77 i Utr 2018/56 (2019). Bränslebytet- fråga om vad som händer efter kontrollstationen.

Handling # 78 i ärende Utr 2018/56 (2019). Frågor om trafiksäkerhet yrkesförare.

Handling # 86 i Utr 2018/56 (2019). Frågor om Trafikverkets Fol-plan 2019.

Handling # 102 i Utr 2018/56 (2019). Synpunkter på bärighetsråd.

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 # 138 i ärende Utr 2018/56 Om uppföljning av Energimyndighetens insatser enligt den nationella godstransportstrategin, Mats Larsson.

Handling # 144 i Utr 2018/56 (2020). "Frågor om underhåll av järnväg."

Handling # 150 i Utr 2018/56 (2020). Näringslivspotten för smärre järnvägsåtgärder hos Trafikverket.

Handling # 159 i Utr 2018/56 (2020). Frågor om innovationsklustret för etanol.

Handling # 162 i Utr 2018/56 (2019). MSB arbete med cybersäkerhet på transportområdet.

Handling # 169 i Utr 2018/56 (2020). Frågor kopplade till näringslivspotten för järnvägsåtgärder.

Handling # 193 i ärende Utr 2018/56 (2020). SV: Fråga om godstransporter i stadsmiljöavtalet.

Handling # 217 i ärende Utr 2018/56 (2021). Fråga om laddinfrastruktur.

Handling # 237 i ärende Utr 2018/56 (2021). "Underlag från MSB om medvetandehöjande insatser för cybersäkerhet på transportområdet."

Handling # 239 i ärende Utr 2018/56 (2021a). Energimyndighetens uppdatering om etanolklustret.

Handling # 239 i ärende Utr 2018/56 (2021b). Underlag om etanolklustret till uppföljningen 2021.

Handling # 241 i Utr 2018/56 (2021). Frågor om minskade inträdes hinder på järnvägsmarknaden.

Handling # 242 i ärende Utr 2018/56 (210303**). Uppföljning av arbetet inom Barents Euro/arktiska rådet i samband med nationella godstransportstrategin.

Handling # 243 i ärende Utr 2018/56 (2021). Frågor om handel och tullregler.

Handling # 244 i ärende Utr 2018/56 (2021). Scanmed.

Handling # 245 i ärende Utr 2018/56 (2021). Energimyndighetens uppdatering om biogasklustret.

Handling # 246 i ärende Utr 2018/56 (2021). Sjöfartsverkets utvecklingsinsatser för lotsutbildning 2020.

Handling # 247 i ärende Utr 2018/56 (2021a). CLOSERS verksamhet 2020.

Handling # 247 i ärende Utr 2018/56 (2021b). Uppgifter om Shift2Rail och FEDeRATED från Trafikverket.

Handling # 248 i ärende Utr 2018/56 (2021). Fråga om schyssta villkor till sjöss.

Handling # 250 i ärende Utr 2018/56 (2021). Tonnagebeskattning - Företag-Arbete och inkomst.

Handling # 251 i Utr 2018/56 (2021). Fråga om regelverk för sjöfarten.

Handling # 254 i ärende Utr 2018/56 (2021). Svar från Livsmedelsverket om beredskapsinsatser för kritisk livsmedelsförsörjning.

Handling # 255 i Utr 2018/56 (2021). Underlag från MSB om arbetet med farligt gods under 2020.

Handling # 256 i Utr 2018/56 (2021). Fråga om trafiksäkerhet för yrkesförare.

Handling # 257 i ärende Utr 2018/56 (2021). Fråga om godstransporter i stadsmiljöavtalet.

Handling # 258 i ärende Utr 2018/56 (2021). Elektrifiering av transportsektorn och nationella godstransportstrategin.

Handling # 260 i ärende Utr 2018/56 (2021). Fråga om ekobonusen för kust och inlänssjöfarten.

Handling # 261 i Utr 2018/56 (2021). Underlagspromemoria om Trafikverkets forskning och innovation 2020 inom ramen för godstransportstrategin (TRV 2021/5001).

Handling # 262 i ärende Utr 2018/56 (2021). NGTS och Österssjöstrategin.

Handling # 263 i ärende Utr 2018/56 (2021). Trafikverkets arbete innovationsupphandling 2020.

Handling # 265 i ärende Utr 2018/56 (2021). Regional samordning.

Handling # 266 i ärende Utr 2018/56 (2021). Fråga om uppdrag rörande infrastrukturplanering kopplat till nationella godstransportstrategin.

Handling # 267 i ärende Utr 2018/56 (2021). Sverige deltar aktivt och med kraft i det europeiska samarbetet om infrastruktur - Uppföljning av insatser i nationell godstransportstrategin.

Handling # 268 i ärende Utr 2018/56 (2021a). Samverkan för minskade utsläpp internationellt - uppföljning av godstransportstrategin (Amanda Nykvist).

Handling # 268 i ärende Utr 2018/56 (2021b). Samverkan för minskade utsläpp internationellt - uppföljning av godstransportstrategin (Saeed Mohebbi).

Handling # 269 i ärende Utr 2018/56 (2021). Svar från SKR om regionala och lokala beredskapsinsatser på transportområdet.

Handling # 270 i ärende Utr 2018/56 (2021). Trafikarbetets arbete med kompetensförsörjning på järnvägsområdet 2020.

Handling # 272 i ärende Utr 2018/56 (2021a). Fråga om farledsavgifter.

Handling # 272 i ärende Utr 2018/56 (2021b). Underlag om SOTP från MSB.

Handling # 275 i ärende Utr 2018/56 (2021). Underlag från Trafikverket om risk- och sårbarhetsanalyser.

Handling # 281 i Utr 2018/56 (2021). Fråga om djupare farleder i godstransportstrategin.

Handling # 282 i Utr 2018/56 (2021). Fråga om Transportnätsbeskrivning för omlastning i godstransportstrategin.

Handling # 285 i ärende Utr 2018/56 (2021). Fråga om vägledning för underlätta miljöanpassad upphandling av transporttjänster.

Handling # 286 i Utr 2018/56 (2021). Fråga om nya moderna isbrytare.

Handling # 287 i ärende Utr 2018/56 (2021). Sveriges åkeriföretags bedömning av beredskaps- och säkerhetsinsatser på transportområdet 2020.

Handling # 288 i ärende Utr 2018/56 (2021). "Swedavias beredskaps- och säkerhetsinsatser 2020."

Handling # 289 i ärende Utr 2018/56 (2021). Uppgifter om Nordic Way 2 och 3 från Trafikverket.

Handling # 290 i Utr 2018/56 (2021). Fråga om näringslivspott för järnvägsåtgärder.

Handling # 291 i Utr 2018/56 (2021). Fråga om bärighet på väg.

Handling # 292 i ärende Utr 2018/56 (2021). Dags att förnya uppföljningen av godstransportstrategin avseende järnväg mot Norge.

Handling # 298 i ärende Utr 2018/56 (2021). Energimyndighetens uppdatering om klustret för fossilfritt flyg.

Handling # 299 i ärende Utr 2018/56 (2021). Transportindustriförbundets bedömning av beredskaps- och säkerhetsinsatser på transportområdet 2020.

Handling # 300 i Utr 2018/56 (2021). MSB:s rapportering till EU 2020 av Sveriges tillsyn av transporter av farligt gods 2019.

Handling # 302 i Utr 2018/56 (2021). Fråga om djupare farleder.

Handling # 306 i Utr 2018/56 (2021). Uppgifter från TrV om arbetet med elvägar.

Handling # 308 i ärende Utr 2018/56 (2021). Återbetalning punktskatt Energiskatt El Landström.

Handling # 309 i ärende Utr 2018/56 (2021). Frågor och svar om WorldSkills verksamhet 2020.

Handling # 310 i Utr 2018/56 (2021). Fråga till nationell samordnare för inrikes sjöfart.

Handling # 311 i ärende Utr 2018/56 (2021). Underlag om Sjöfartsverkets beredskaps- och säkerhetsinsatser 2020.

Handling # 315 i ärende Utr 2018/56 (2021). Ökad krafttillförsel till järnvägen.

Handling # 317 i Utr 2018/56 (2021). Frågor om bärighet på väg.

Handling # 318 i Utr 2018/56 (2021). Frågor om längre och tyngre fordon.

Handling # 319 i Utr 2018/56 (2021). Fråga om näringslivspott.

Handling # 320 i ärende Utr 2018/56 (2021). Underlag om Trafikverkets modellutveckling för godstransporter.

Handling # 321 i Utr 2018/56 (2021). Fråga om längre och tyngre tåg.

Handling # 324 i ärende Utr 2018/56 (2021). Underlag om Sjöfartsverkets innovationsarbete 2020.

Handling # 325 i Utr 2018/56 (2021). Fråga om säkra uppställningsplatser.

Handling # 326 i ärende Utr 2018/56 (2021). Redogörelse av Trafikverkets arbete med krisberedskap och civilt försvar under 2020.

Handling # 327 i Utr 2018/56 (2021).

Handling # 329 i ärende Utr 2018/56 (2021). Inflaggningsportal Ny uppföljning av insatser inom godstransportstrategin.

Handling # 330 i Utr 2018/56 (2021). Frågor om regelförenklingen på järnvägen i nationella godstransportstrategin.

Handling # 331 i Utr 2018/56 (2021). Frågor om bullerkrav järnvägen och kompositbromsblocken.

Handling # 332 i ärende Utr 2018/56 (2021). Uppgifter om Transportstyrelsens tillsyn 2020 enligt NIS-direktivet.

Handling # 333 i Utr 2018/56 (2021). Fråga om dialog och samverkan för ökade sjötransporter.

Handling # 336 i Utr 2018/56 (2021). Fråga om stöd till icke-statliga flygplatser.

Handling # 337 i ärende Utr 2018/56 (2021). Information om eFTI-förordningen 2020/1056.

Handling # 339 i Utr 2018/56 (2021). Frågor om underhåll av järnväg samt ANDA.

Handling # 340 i Utr 2018/56 (2021). Fråga om satsning på intermodalitet med fokus på järnväg.

Handling # 343 i ärende Utr 2018/56 (2021). "Uppgifter från PTS om tillsyn enligt NIS-direktivet."

Handling # 344 i ärende Utr 2018/56 (2021). "Uppgifter från Livsmedelsverket om tillsyn enligt NIS-direktivet."

Handling # 345 i ärende Utr 2018/56 (2021). Uppgifter från Energimyndigheten om tillsyn enligt NIS-direktivet.

Handling # 346 i ärende Utr 2018/56 (2021). Uppgifter från IVO om tillsyn enligt NIS-direktivet.

Handling # 349 i Utr 2018/56 (2021). Fråga 2 om näringslivspotten.

Handling # 350 i Utr 2018/56 (2021). Fråga 2 om horisontella samarbeten.

Handling # 351 i ärende Utr 2018/56 (2021). Uppgift om värdet på Trafikverkets innovationsupphandlingar 2020.

Handling # 352 i ärende Utr 2018/56 (2021). Uppgifter om Finansinspektionens tillsyn av informations- och cybersäkerhet.

Handling # 355 i ärende Utr 2018/56 (2021). Fråga om klimatklivet.

Handling # 357 i ärende Utr 2018/56 (2021). Kommentarer kring två aktiviteter i NGTS.

Handling # 358 i ärende Utr 2018/56 (2021). Reviderat underlag Uppföljning av insatser i nationell godstransportstrategin.

Handling # 359 i ärende Utr 2018/56 (2021). Fråga om projektkontor.

Infrastrukturdepartementet (2020a). "200 miljoner kronor till godstransporter på järnväg." <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2020/06/200-miljoner-kronor-till-godstransporter-pa-jarnvag/>.

Infrastrukturdepartementet (2020b). "Storsatsning för fler godstransporter på järnväg." <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2020/09/storsatsning-for-fler-godstransporter-pa-jarnvag/>.

Infrastrukturdepartementet (2020c). "Uppdrag att ta fram ett kunskapsunderlag inför översynen av EU:s godskorridorer på järnväg." <https://www.regeringen.se/regeringsuppdrag/2020/10/uppdrag-att-ta-fram-ett-kunskapsunderlag-infor-oversynen-av-eus-godskorridorer-pa-jarnvag/>.

IVL (2021). "Smart city sweden. Årsrapport 2020. Kansli och regionala noder."

Lindberg, A. (2020). Utredning om hur flygplatserna ska räddas kraftigt försenad. <https://www.dn.se/ekonomi/regionala-flygplatser-riskerar-ga-under/>.

Länsstyrelsen. (2020). "Regionala energi- och klimatstrategier." från <https://www.leks.se/regionala-strategier/>.

Länsstyrelsen (2021). "Årsredovisning 2020 - Länsstyrelsen i Dalarnas län."

Länsstyrelsen i Dalarnas län (2020). Länsstyrelsernas energi- och klimatstrategiska arbete 2019. 425-3072-2020.

Länsstyrelsen i Dalarnas län (2021a). Länsstyrelsernas arbete med att leda och samordna det regionala energi- och klimatarbetet 2020 (RB-uppdrag 3 A1).

Länsstyrelsen i Dalarnas län (2021b). Länsstyrelsernas integrering av klimat- och energimål inom relevanta ansvarsområden, funktioner och styrdokument: uppdrag 3 A2 2020. 425-17195-2020.

Länsstyrelsen i Dalarnas län (2021c). Samtal om Länsstyrelserna uppdrag att främja fossilfria transporter för personer och gods samt genomförandet de regionala planerna för infrastruktur för elfordon och förnybara drivmedel.

MSB (2015). Analys av olycks- och tillbudsrapporter. Studie av rapporter i samordnat olycks- och tillbudsrapporteringsystem (SOOT) 2014. Publikationsnummer MSB815.

MSB (2019). Transport av farligt gods. Väg och järnväg 2019/2020. Publikationsnummer: MSB1386.

MSB (2021a). NIS-leverantörers it-incidentrapportering 2020 - En samlad bild över rapporterade it-incidenter i samhällsviktiga och digitala tjänster. <https://rib.msb.se/filer/pdf/29491.pdf>.

MSB (2021b). Statliga myndigheters it-incidentrapportering 2020 - Utmaningar för en säker och robust informationshantering. <https://rib.msb.se/filer/pdf/29488.pdf>.

MYh (2019). Transportsektorn - Områdesanalys och inriktning 2019. Dnr: MYH 2019/552.

MYh. (2021). "Kvalitetsgranskningar av yrkeshögskoleutbildningar - hemsida med beslut och rapporter från Myndigheten för yrkeshögskolan." från <https://www.myh.se/Lagar-regler-och-tillsyn/Kvalitetsgranskning/>.

Naturvårdsverket (2019). Lägesbeskrivning för Klimatklivet.

Naturvårdsverket (2020). "Handlingsplan för tillsyn över gränsöverskridande avfallstransporter 2020-2022." <https://www.naturvardsverket.se/upload/stod-i-miljoarbetet/vagledning/avfall/grot/handlingsplan/handlingsplan-tillsyn-gransoverskridande-avfallstransporter-2020-2022.pdf>.

Naturvårdsverket. (2021a, 2021-02-01). "Länsstyrelsen och kommunens tillsynsansvar över gränsöverskridande avfallstransporter." Nedladdad 2021-03-19, från <http://www.naturvardsverket.se/Stod-i-miljoarbetet/Vagledningar/Avfall/Gransoverskridande-avfallstransporter/Tillsynsansvar-avfallstransporter/>.

Naturvårdsverket. (2021b). "Scenario för växthusgasutsläpp - allmän information på hemsida." från <https://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Klimat-och-luft/Klimat/Tre-satt-att-berakna-klimatpaverkande-utslapp/Prognoser-for-vaxthusgasutslapp/>.

Nordiska ministerrådet (2021). Sustainable Nordic cities with focus on climate smart mobility. <https://pub.norden.org/temanord2021-505/temanord2021-505.pdf>.

Näringsdepartementet (2017). Arlandarådet. <https://www.regeringen.se/4af042/contentassets/a7442193118243fc816e4c39de84647f/faktablad-arlandaradet>.

PWC. (2021). "Den svenska tonnageskatten." från <https://www.pwc.se/sv/skatteradgivning/tonnageskatt.html>.

Rankka, M. (2019). Hur står det till med regeringsdugligheten? <https://www.svd.se/hur-star-det-till-med-regeringsdugligheten>.

Regeringen (2014). Åtgärdsplanering för transportsystemet 2014–2015. Regeringens skrivelse 2013/14:233.

Regeringen (2017a). "Regeringens proposition 2017/18:1; Budgetpropositionen för 2018; Förslag till statens budget för 2018, finansplan och skattefrågor."

Regeringen (2017b). Regleringsbrev för budgetår 2018 avseende: Transportstyrelsen inom utgiftsområde 22 Kommunikationer. <https://www.esv.se/statsliggaren/regleringsbrev/?RBD=18863>.

Regeringen (2018a). Kommittédirektiv: Ansvar, ledning och samordning inom civilt försvar. <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/kommittedirektiv/2018/08/dir.-201879/>.

Regeringen (2018b). Uppdrag att analysera om och var längre lastbilar bör tillåtas på det svenska vägnätet. <https://www.regeringen.se/4a53cc/contentassets/9bf0a638419f4bcba980bd19bbe5a848/uppdrag-att-analysera-om-och-var-langre-lastbilar-bor-tillatas-pa-det-svenska-vagnatet>.

Regeringen (2018c). Uppdrag att följa upp och utvärdera arbetet med att genomföra den nationella godstransportstrategin.

Regeringen (2018d). Uppdrag att göra en översyn med anledning av bristen på säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken längs större vägar. <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 (2018e). Uppdrag att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart. <https://www.regeringen.se/4a53c5/contentassets/705b7e876eb64e2aaaa1c2412ba42fa3/uppdrag-att-inratta-en-nationell-samordnare-for-inrikes-sjofart-och-narsjofart>.

Regeringen (2018f). Uppdrag att inrätta innovationskluster för etanol och transporteffektiva elektrifierade urbana godstransporter. https://www.regeringen.se/49972c/contentassets/ae18b5c34f7d40569204b30fb1e72089/n2018_02706_.pdf.

Regeringen (2018g). Uppdrag att intensifiera arbetet med att främja intermodala järnvägstransporter. <https://www.regeringen.se/4a53bf/contentassets/e19c50ca1f904ee088c543f031817a45/uppdrag-att-intensifiera-arbetet-med-att-framja-intermodala-jarnvagstransporter>.

Regeringen (2018h). Uppdrag att ta fram ett kunskapsunderlag som belyser utmaningar och möjligheter med uppkopplade, samverkande och automatiserade fordon, farkoster och system. <https://www.trafa.se/globalassets/styrdokument/regeringsuppdrag/2018/uppdrag-att-analysera-framtidens-utmaningar-inom-transportsystemet.pdf>.

Regeringen (2018i). Uppdrag att utarbeta förslag om horisontella samarbeten och öppna data för ökad fyllnadsgrad. <https://www.regeringen.se/4a53cc/contentassets/9bf0a638419f4bcba980bd19bbe5a848/uppdrag-att-analysera-om-och-var-langre-lastbilar-bor-tillatas-pa-det-svenska-vagnatet>.

Regeringen (2018j). Uppdrag att verka för bättre förutsättningar för godstransporter på järnväg och med fartyg. <https://www.regeringen.se/4a53be/contentassets/d8ce3e8a9e1641e587539175c5a9217d/uppdrag-att-verka-for-battre-forutsattningar-for-godstransporter-pa-jarnvag-och-med-fartyg>.

Regeringen (2019a). Budgetpropositionen 2019/20:1 UTGIFTSOMRÅDE 22.

Regeringen (2019b). 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 (2019c). 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. (2019d). "Smarta transporter ska få statligt stöd." från <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2019/04/smarta-transporter-ska-fa-statligt-stod/>.

Regeringen. (2019e). "Statsrådets gemensamma arbete mot dödsolyckor i arbetslivet." från <https://www.regeringen.se/artiklar/2019/06/statsradens-gemensamma-arbete-mot-dodsolyckor-i-arbetslivet/>.

Regeringen (2019f). Uppdrag att upprätta en långsiktig underhållsplan avseende genomförande av järnvägsunderhåll. <https://www.regeringen.se/4ad604/contentassets/54db6109be454ec08216d09150fde7b5/rb-i-1-i-2019-02972-tp-uppdrag-att-uppratta-en-langsiktig-underhallsplan-avseende-genomforande-av-jarnvagsunderhall.pdf>.

Regeringen (2019g). "Uppdrag att utreda vissa säkerhetshöjande åtgärder." 12019/02305/TM. <https://www.regeringen.se/4a4e46/contentassets/c12596e5b90e4ee989ceb46b6a0cc98c/rb-i-2-i-2019-02305-tm-uppdrag-att-utreda-vissa-sakerhetshojande-atgarder.pdf>.

Regeringen (2019h). "Uppdrag att verka för ett utökat och breddat stöd till forskning och innovation på sjöfartsområdet. Diarienummer I2019/01350/US."

Regeringen (2019i). Ändamålsenliga sanktioner mot otillåtna avfallstransporter. https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/arende/betankande/andamalsenliga-sanktioner-mot-otillatna_H601MJU16 proposition 2018/19:79.

Regeringen (2019j). Ändring av uppdraget att inrätta innovationskluster för etanol och transporteffektiva elektrifierade urbana godstransporter. <https://www.regeringen.se/4af5ee/contentassets/15242ce04948473299abc0271594d515/andring-av-uppdraget-att-inratta-innovationskluster-for-etanol-och-transporteffektiva-elektrifierade-urbana-godstransporter>.

Regeringen (2020a). Budgetpropositionen för 2021 (2020/21:1). <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/proposition/2020/09/prop.-2020211/>.

Regeringen (2020b). "Digitalt möte med arbetsmarknadens parter om en ny arbetsmiljöstrategi." <https://www.regeringen.se/artiklar/2020/04/digitalt-mote-med-arbetsmarknadens-parter-om-en-ny-arbetsmiljostrategi/>.

Regeringen (2020c). "Förbättrade möjligheter till försök med automatiserade fordon." <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2020/08/forbatttrade-mojligheter-till-forsok-med-automatiserade-fordon/>.

Regeringen. (2020d). "Industrins gröna omställning i höstbudgeten." från <https://www.regeringen.se/artiklar/2020/09/industrins-grona-omstallning-i-hostbudgeten/>.

Regeringen. (2020e). "Nationell godstransportstrategi." Nedladdad 2020-03-09, 2020, från <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/nationell-godstransportstrategi/>.

Regeringen. (2020f). "Premie ska ge fler miljölastbilar och eldrivna arbetsmaskiner." från <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2020/08/premie-ska-ge-fler-miljolastbilar-och-eldrivna-arbetsmaskiner/>.

Regeringen. (2020g). "Pressmeddelande från Infrastrukturdepartementet. Ökade krav i reduktionsplikten ska minska klimatutsläppen från bensin och diesel." från <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2020/12/okade-krav-i-reduktionsplikten-ska-minska-klimatutslappen-fran-bensin-och-diesel/>.

Regeringen (2020h). Regeringens proposition 2020/21:30 Totalförsvaret 2021–2025. <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/proposition/2020/10/prop.-20202130/>.

Regeringen (2020i). Regeringsbeslut. Uppdrag att ta fram inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för en ny planperiod (I2020/01827/TP).

Regeringen (2020j). Regleringsbrev för budgetåret 2020 avseende Trafikverket.

Regeringen (2020k). Regleringsbrev för budgetåret 2021 avseende Trafikverket.
<https://www.esv.se/statsliggaren/regleringsbrev/?rbid=21213>.

Regeringen (2020l). "Remiss av Transportstyrelsens promemoria Utredning av säkerhetshöjande åtgärder för korta dragbilar." <https://www.regeringen.se/remisser/2020/12/remiss-av-transportstyrelsens-rapport-utredning-av-sakerhetshojande-atgarder-for-korta-dragbilar/>.

Regeringen (2020m). Sammanställning av medel till civilt försvar 2021–2025.
<https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2020/10/ett-starkare-civilt-forsvar--for-ett-sakrare-och-tryggare-sverige/>.

Regeringen (2020n). "Tomas Eneroth deltar på högnivå-möte om uppkopplade och automatiserade fordon." <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2020/10/tomas-eneroth-deltar-pa-hogniva-mote-om-uppkopplade-och-automatiserade-fordon/>.

Regeringen (2020o). "Uppdrag att lämna förslag på objekt som bör få byggstartas år 1–3 (2021–2023) samt objekt som bör få förberedas för byggstart år 4–6 (2024–2026)."
https://www.regeringen.se/4922d4/contentassets/b04e3d352e7b4afb8e01314f5009b4b1/rb-i-1-i2020-00421-tp-uppdrag-till-trafikverket-om-att-foresla-byggstart_2021-2023-samt-2024-2026.pdf.

Regeringen (2020p). "Uppdrag att utreda och föreslå åtgärder för en mer säker, hållbar och effektiv sjöfart." <https://www.regeringen.se/regeringsuppdrag/2020/08/uppdrag-att-utreda-och-foresla-atgarder-for-en-mer-saker-hallbar-och-effektiv-sjofart/>.

Regeringen (2020q). "Ändring av uppdraget att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart."
<https://www.regeringen.se/4ae4db/contentassets/fc3704bcf2594f8eb88a4e4d4295d533/andring-av-uppdraget-att-inratta-en-nationell-samordnare-for-inrikes-sjofart-och-narsjofart.pdf>.

Regeringen. (2020r). "Över 600 miljoner till svensk infrastruktur." från
<https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2020/07/over-600-miljoner-till-svensk-infrastruktur/>.

Regeringen (2021a). "En god arbetsmiljö för framtiden – regeringens arbetsmiljöstrategi 2021–2025." Skr. 2020/21:92.
<https://www.regeringen.se/491108/contentassets/33c82f11026848a6bcf68745b0f49249/en-god-arbetsmiljo-for-framtiden--regeringens-arbetsmiljostrategi-20212025.pdf>.

Regeringen (2021b). "Förslag på bättre arbetsvillkor för yrkesförarna och mer rättvis konkurrens i yrkestrafiken." <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2021/01/forslag-pa-battre-arbetsvillkor-for-yrkesforarna-och-mer-rattvis-konkurrens-i-yrkestrafiken/>.

Regeringen. (2021c). "Kunskapslyftet." Nedladdad 2021-02-10, från
<https://www.regeringen.se/regeringens-politik/kunskapslyftet/>.

Regeringen. (2021d). "Miljökompensationen vässas för fler transporter på järnväg." från
<https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2021/03/miljokompensationen-vassas-for-fler-transporter-pa-jarnvag/>.

Regeringen. (2021e). "Nationell förlängning av yrkeskompetensbevis." från
<https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2021/01/nationell-forlangning-av-yrkeskompetensbevis/>.

Regeringen. (2021f). "Regeringen ger klartecken till flera infrastrukturobjekt." Nedladdad 210303, från
<https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2021/03/regeringen-ger-klartecken-till-flera-infrastrukturobjekt/>.

Regeringen (2021g). Regeringen stärker insatserna mot brottslighet inom avfallsområdet. <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2021/02/regeringen-starker-insatserna-mot-brottslighet-inom-avfallsområdet/>.

Regeringen. (2021h). "Remiss Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022-2033 och 2022-2037 Diarienummer: I2020/02739." från <https://www.regeringen.se/remisser/2021/01/remiss-inriktningsunderlag-infor-transportinfrastrukturplanering-for-perioden-20222033-och-20222037/>.

Regeringen (2021i). "Tilläggsdirektiv till Utfasningsutredningen (M 2019:04)." <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/kommittedirektiv/2020/12/dir.-2020131/>.

Regeringen. (2021j). "Tilläggsdirektiv till Utredningen om effektivare kontroller av yrkestrafik på väg Dir. 2021:3." från <https://www.regeringskansliet.se/rattsliga-dokument/kommittedirektiv/2021/01/tillaggsdirektiv-till-utredningen-om-effektivare-kontroller-av-yrkestrafik-pa-vag-i-201904/>.

Regeringen (2021k). "Uppdrag att ta fram åtgärdsplaner till regeringens arbetsmiljöstrategi för 2021–2025." https://www.regeringen.se/490db2/contentassets/f41ddfb6bd754baeb1895751361b507e/webb-2021-02-11_a2021-00338_regeringsbeslut-uppdrag-om-att-ta-fram-atgardsplaner-till-arbetsmiljostrategin-2021-2025.pdf.

Regeringskansliet (2018). 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>.

Riksdagen. (2020a). "Elektroniska fraktsedlar vid vägtransport." Nedladdad 2020-03-09, från https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/arende/betankande/elektroniska-fraktsedlar-vid-vagtransport_H701CU2.

Riksdagen. (2020b). "Information om Swedavias konsekvensanalys avseende Bromma flygplats, Svar på skriftlig fråga 2020/21:222 besvarad av Näringsminister Ibrahim Baylan (S)." från https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svar-pa-skriftlig-fraga/information-om-swedavias-konsekvensanalys_H812222.

Riksdagen. (2021). "Giltighetstiden för förares yrkeskompetensbevis ska förlängas (TU5). Beslut." Nedladdad 210120, från https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/arende/betankande/forlangd-giltighetstid-for-yrkeskompetensbevis_H801TU5.

Riksrevisionen (2020). "Uppföljning av Ganskningen av det svenska systemet för tillsyn över avfallstransporter." <https://www.riksrevisionen.se/rapporter/granskningsrapporter/2015/transporter-av-farligt-avfall---fungerar-tillsynen/uppfoljning.html>.

Scania. (2019). "Etanolarena Östergötland." Nedladdad 2019-03-10, från <https://www.scania.com/se/sv/home/experience-scania/news-and-events/News/archive/2019/01/-nu-startar-etanolarena-oestergoetland---ett-innovationskluster-.html>.

SCB (2021). Statistikdatabasen - Befolkningens studiedeltagande. Nedladdad https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_UF_UF0507/.

SFS (2019). Förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket. Svensk författningssamling SFS 2010:185, till och med 2019:574. https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2010185-med-instruktion-for_sfs-2010-185.

Sjöfartsverket (2021). "Fossilfri flotta. Regeringsuppdrag att analysera och föreslå hur myndighetens båt- och fartygsflotta skulle kunna bli fossilfri. Dnr 20-02039."

Skolinspektionen (2014). Undervisning på yrkesprogram - Kvalitetsgranskning Rapport 2014:05. <https://skolinspektionen.se/globalassets/02-beslut-rapporter-stat/granskningsrapporter/tkg/2014/yrkesprogram/undervisning-pa-yrkesprogram---rapport-2014.pdf>.

Skolverket (2018). Samlad redovisning och analys inom yrkesutbildningsområdet. Rapport 472.

Skolverket och Transportstyrelsen (2018). "Förarutbildning inom gymnasieutbildning och kommunal vuxenutbildning." <https://www.skolverket.se/publikationer?id=3424>.

Statens offentliga utredningar (2020a). "Framtidens järnvägsunderhåll - Betänkande av Utredningen om Framtidens järnvägsunderhåll." SOU 2020:18. http://www.sou.gov.se/wp-content/uploads/2020/03/SOU-2020_18_webb.pdf.

Statens offentliga utredningar (2020b). Pressmeddelande: Trafikverket måste utveckla och stärka sin kontroll av järnvägsunderhållet. <http://www.sou.gov.se/wp-content/uploads/2020/03/Pressmeddelande-SOU-2020-18.pdf>.

Statskontoret (2020). Utvärdering av En arbetsmiljöstrategi för det moderna arbetslivet 2016–2020.

Stockholms hamnar AB. (2020). "Stockholm Norvik Hamn ihopkopplad med järnvägsnätet." från <https://www.stockholmshamnar.se/om-oss/nyheter/2020/stockholm-norvik-hamn-ihopkopplad-med-jarnvagsnattet/>.

Svensk sjöfart (2020). "MINISTRAR SVARAR PÅ FRÅGOR OM TONNAGESKATT OCH ANTALET SVENSKFLAGGADE FARTYG." <http://www.sweship.se/nyhet/ministrar-svarar-pa-fragor-om-tonnageskatt-och-antalet-svenskflaggade-fartyg/>.

Sveriges riksdag. (2019, 20191124). "Samråd med Arlandarådet Svar på skriftlig fråga 2019/20:445 besvarad av Infrastrukturminister Tomas Eneroth." Nedladdad 210219, från https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svar-pa-skriftlig-fraga/samrad-med-arlandaradet_H712445.

Sveriges riksdag (2020). "Utvärdering av tonnageskatten. Svar på skriftlig fråga 2019/20:796 besvarad av Finansminister Magdalena Andersson (S)."

Trafikanalys (2018). "Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2018." Rapport 2018:12. https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2018/rapport-2018_12-svensk-sjofarts-internationella-konkurrenssituation.pdf.

Trafikanalys (2019a). "En breddad ekobonus . Rapport 2019:01."

Trafikanalys (2019b). Flygplatser i fokus. https://www.trafa.se/globalassets/pm/2019/pm-2019_6-flygplatser-i-fokus.pdf PM 2019:6.

Trafikanalys (2019c). Sjöfartsstödet effekter 2018. Stockholm, Trafikanalys. Rapport 2019:14. https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2019/rapport-2019_14-sjofartsstodets-effekter-2018.pdf.

Trafikanalys (2019d). 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 PM 2019:4.

Trafikanalys (2019e). "Uppkopplade, samverkande och automatiserade fordon, farkoster och system – ett kunskapsunderlag." Rapport 2019:8. https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2019/rapport-2019_8-uppkopplade-samverkande-och-automatiserade-fordon-farkoster-och-system---ett-kunskapsunderlag.pdf.

Trafikanalys (2020a). Dialog, kunskapsutbyte och samverkan – om genomförandet av den nationella godstransportstrategin. PM 2020:9

Trafikanalys (2020b). Fartyg 2019 – Svenska och utländska fartyg i svensk regi.

Trafikanalys (2020c). Nationella godstransportstrategin - uppföljning 2020.
https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2020/rapport-2020_3-nationella-godstransportstrategin--uppfoljning-2020.pdf.

Trafikanalys (2020d). Nationella godstransportstrategin – halvtidsutvärdering 2020. Rapport 2020:16. https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2020/rapport-2020_16-nationella-godstransportstrategin-halvtidsutvardering-2020.pdf.

Trafikanalys (2020e). PM 2020:10 Innovation, utbildning och forskning på godstransportområdet – indikatorer för benchmarking av nationella godstransportstrategin.

Trafikanalys (2020f). Trafikverkets arbete med modeller för samhällsekonomiska analyser 2019 - rapport 2020:10. https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2020/rapport-2020_10-trafikverkets-arbete-med-modeller-for-samhallsekonomiska-analyser-2019.pdf.

Trafikanalys. (2021). "Prognoser för fordonsflottan - information på Trafikanalys hemsida." från <https://www.trafa.se/etiketter/prognoser-for-fordonsflottan/>.

Trafikverket (2017). Nationell färdplan för elvägar. https://www.trafikverket.se/contentassets/65d358a188d740c38ca4713893345168/nationell-fardplan-for-elvagor_slutlig.pdf.

Trafikverket. (2018a, 2018-10-24). "Effektivare transportlösningar med längre, tyngre och större tåg." Nedladdad 2020-06-04, 2020, från <https://www.trafikverket.se/om-oss/nyheter/aktuellt-for-dig-i-branschen3/aktuellt-for-dig-i-branschen/2018-10/effektivare-transportlosningar-med-langre-tyngre-och-storre-tag/>.

Trafikverket. (2018b, 2018-10-17). "Fastställd nationell plan för transportsystemet 2018-2029." Nedladdad 2019-03-12, från <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, 2018-07-03). "ITS-direktivet och den svenska nationella åtkomstpunkten (NAP)." Nedladdad 2019-03-08, från https://www.trafikverket.se/tjanster/Oppna_data/its-direktivet-och-den-svenska-nationella-atkomstpunkten-nap/.

Trafikverket (2018d). Nationell plan för transportsystemet 2018-2029 – Sammanställning och läshänvisning. PM Ärendenummer TRV 2018/63947. https://www.trafikverket.se/contentassets/0e77669ba6f348f6bbf790a15682e94f/nationell_plan_for_transportsystemet2018-2029_sammanstallning.pdf.

Trafikverket (2019a). Analys av torrhamnar och omlastningskajer för sjöfart på inre vattenvägar. Uppdrag inom ramen regeringsuppdraget Nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart. TRV 2018/93261.

Trafikverket. (2019b). "Dubbelspår genom Hallsberg; Frågor och Svar." Nedladdad 2019-10-03, 2019, från <https://www.trafikverket.se/nara-dig/Orebro/vi-bygger-och-forbattrar/hallsberg-degeron/genom-hallsberg/fragor-och-svar-genom-hallsberg/>.

Trafikverket (2019c). Färdplan för ett uppkopplat och automatiserat vägtransportsystem. Publikationsnummer: 2019:113.

Trafikverket. (2019d). "Gammelstads bangårdsförlängning." Nedladdad 2019-09-25, 2019, från <https://www.trafikverket.se/nara-dig/Norrboten/vi-bygger-och-forbattrar/Malmbanan/gammelstads-bangardsforlangning/>.

Trafikverket (2019e). "Handlingsplan För inrikes sjöfart och närsjöfart 62 åtgärder för ökad inrikes sjöfart närsjöfart 2019." n2018/04482/ts **2019:111**(TRV2018/92361). https://www.trafikverket.se/contentassets/1160ae4fe6504bba8e3629eee4b60d7c/handlingsplan-for-att-starka-inre-vattenvagar-och-narsjofart-190528_komplett.pdf.

Trafikverket (2019f). 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 TRV 2018/93255.

Trafikverket (2019g). "Horisontella samarbeten och öppna data, Regeringsuppdrag." TRV 2018/92707 2019:110.

<https://www.trafikverket.se/contentassets/1160ae4fe6504bba8e3629eee4b60d7c/horisontella-samarbeten-och-oppna-data.pdf>.

Trafikverket. (2019h). "Jakobshyttan." Nedladdad 2019-10-03, 2019, från <https://www.trafikverket.se/nara-dig/Orebro/vi-bygger-och-forbattrar/hallsberg-degeron/Jakobshyttan/>.

Trafikverket (2019i). "Längre lastbilar på det svenska vägnätet – för mer hållbara transporter." 2018/97110 2019:076.

https://www.trafikverket.se/contentassets/1160ae4fe6504bba8e3629eee4b60d7c/langre_lastbilar_p_a_det_svenska_vagnatet_for_mer_hallbara_transporter.pdf.

Trafikverket. (2019j, 2019-12-13). "Längre, tyngre och större tåg." Nedladdad 2020-06-04, 2020, från <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/planera-person-och-godstransporter/Planera-godstransporter/langre-och-tyngre-tag/>.

Trafikverket. (2019k). "Stenkumla–Dunsjö." Nedladdad 2019-10-03, 2019, från <https://www.trafikverket.se/nara-dig/Orebro/vi-bygger-och-forbattrar/hallsberg-degeron/stenkumla-dunsjo/>.

Trafikverket (2019l). Trafikverkets genomförandeplan för åren 2019-2024. Borlänge, Trafikverket. Publikation 2019:029. https://trafikverket.ineko.se/Files/en-US/58287/Ineko.Product.RelatedFiles/2019_029_trafikverkets_genomforandeplan_for_aren_2019_2024.pdf.

Trafikverket (2019m). "Åtgärder för ökad andel godstransporter på järnväg och med fartyg - REDOVISNING AV REGERINGSUPPDRAG." 2019:140(TRV 2018/93267). https://www.trafikverket.se/contentassets/1160ae4fe6504bba8e3629eee4b60d7c/rapport-regeringsuppdrag-verka-for-battare-forutsattningar_trv-2018-93267.pdf.

Trafikverket. (2020a). "Ansök om bidrag från Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF)." från <https://www.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/ansok-om-bidrag/finansiering/>.

Trafikverket. (2020b). "Bidrag till kommuner för icke statlig flygplats." från <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/finansiering/bidrag-till-kommuner-for-icke-statlig-flygplats/>.

Trafikverket (2020c). Digitaliseringens bidrag till Målbild 2030 - tillgänglighet i ett hållbart samhälle. Ett kunskapsunderlag i den långsiktiga planeringen. <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1392099/FULLTEXT01.pdf>.

Trafikverket. (2020d). "Fyra nya elfärjor till Stockholms skärgård." från <https://www.trafikverket.se/farjerederiet/om-farjerederiet/nyheter---farjerederiet/Nyheter/2020/fyra-nya-elfarjor-till-stockholms-skargard/>.

Trafikverket (2020e). "Färdplan för överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart." 2020:054. <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1438680/FULLTEXT01.pdf>.

Trafikverket (2020f). "Förslag till objekt som bör få byggstartas år 1-3 (2021-2023) samt objekt som bör få förberedas för byggstart år 4-6 (2024-2026)." TRV 2020/21080. https://www.trafikverket.se/contentassets/31ec426440ab4562b4619765762b167a/forslag_till_byggstarter_2021-2023_samt_2024-2026.pdf.

Trafikverket. (2020g). "Godsstråk Avesta Krylbo–Dalslund, dubbelspår." Nedladdad 2020-02-12, 2020, från <https://www.trafikverket.se/nara-dig/Dalarna/vi-bygger-och-forbattrar/godsstraket/>.

Trafikverket (2020h). Horisontella samarbeten för ökad fyllnadsgrad och transporteffektivitet med stöd av datadelning. Rapport 2020:150. <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1464721/FULLTEXT01.pdf>.

Trafikverket (2020i). "Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022 – 2033 och 2022 – 2037." 2020:186. <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1484716/FULLTEXT01.pdf>.

Trafikverket. (2020j). "Järnvägen genom Hallsberg redo för dubbelt så mycket gods." från <https://www.trafikverket.se/nara-dig/Orebro/vi-bygger-och-forbattrar/hallsberg-degeron/genom-hallsberg/nyheter/2020/jarnvagen-genom-hallsberg-redo-for-dubbelt-sa-mycket-gods/>.

Trafikverket. (2020k). "Lappbergsbangårdsförlängning." Nedladdad 2020-01-31, 2020, från <https://www.trafikverket.se/nara-dig/Norrboten/vi-bygger-och-forbattrar/Malmbanan/lappbergs-bangardsforlangning/>.

Trafikverket (2020l). PM Förutsättningarför fordon, drivmedeloch körkostnaderiBasprognos 2020. <https://www.trafikverket.se/contentassets/19d85cfc691b4df3bff6c851d4097623/2020/pm-forutsattningar-fordon-drivmedel-och-korkostnader-basprognos-2020.pdf>.

Trafikverket (2020m). Regeringsuppdrag; Implementering av bärighetsklass 4. <https://www.trafikverket.se/contentassets/ba17ede140da4ccaad607bd4f188f136/slutrapport-implementering-av-bk4.pdf>.

Trafikverket (2020n). "Torrhamnar och omlastningskajer för ökad sjöfart på inre vattenvägar - Förstudie inför kartläggning." <https://www.trafikverket.se/contentassets/00340eec2ef8460ba6b2423b7e5d4468/framjandeuppdrag/forstudie-analys-torrhamnar-och-andra-omlastningsytor.pdf>.

Trafikverket (2020o). "Trafikverket planerar en ny brolösning i Oxberg för att separera väg- och järnvägstrafiken från varandra." <https://www.trafikverket.se/nara-dig/Dalarna/vi-bygger-och-forbattrar/vag-1012-bro-i-Oxberg/>.

Trafikverket (2020p). Trafikverkets genomförandeplan för åren 2020-2025. <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1396878/FULLTEXT01.pdf>.

Trafikverket (2020q). "Trafikverkets remissvar SOU 2020:18 Framtidens järnvägsunderhåll." TRV2019/90407. <https://www.regeringen.se/48e731/contentassets/4ef323daa6ee4d78a36929839672646d/trafikverket.pdf>.

Trafikverket (2020r). Trafikverkets årsredovisning 2019.

Trafikverket (2020s). Underhållsplan 2020–2023. 2020:111. <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1430764/FULLTEXT01.pdf>.

Trafikverket (2020t). Utvecklingsplan för transportekonomi och kapacitetsanalys - Trafikverkets trafikslagsövergripande plan för utveckling av metoder, modeller och verktyg för analys av samhällsekonomi, järnvägskapacitet, effektsamband, statistik, styrmedel och fördelning samt för trafik- och transportprognoser. <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1416722/FULLTEXT01.pdf>.

Trafikverket (2020u). Utvärdering av Sveriges ITS-strategi och handlingsplan. https://trafikverket.ineko.se/Files/en-US/82003/Ineko.Product.RelatedFiles/2020_178_utvardering_av_sveriges_its_strategi_och_handlingsplan.pdf.

Trafikverket (2021a). "Attraktiva och klimatsmarta transporter i städer. Erfarenheter och rekommendationer från länder i Norden. Delprojekt inom Sveriges ordförandeskapsprojekt i Nordiska ministerrådet - Hållbara nordiska städer med fokus på klimatsmart mobilitet 2018–2021." <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1429457/FULLTEXT02.pdf>.

Trafikverket (2021b). Behov av laddinfrastruktur för snabbladdning av tunga fordon längs större vägar.

Trafikverket. (2021c, 2019-01-22). "Digital tvilling ger järnkoll på anläggningen." Nedladdad 2021-03-19, från <https://www.trafikverket.se/om-oss/nyheter/aktuellt-for-dig-i-branschen3/aktuellt-om-forskning-och-innovation2/2019-01/digital-tvilling-ger-oss-jarnkoll-pa-anlaggningen/>.

Trafikverket. (2021d). "Ekobonus – miljökompensation för överflyttning av gods till sjöfart." från <https://www.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/ansok-om-miljokompensation-for-overflyttning-av-gods-till-sjofart/>.

Trafikverket. (2021e, 2021-03-12). "Elektrifiering för tunga transporter." från <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/forskning-och-innovation/aktuell-forskning/transport-pa-vag/elektrifiering-for-tunga-transporter/>.

Trafikverket (2021f). "Fast förbindelse mellem Helsingør og Helsingborg. STRATEGISK ANALYSE / FÖRBEREDANDE STUDIE."

Trafikverket (2021g). Forskning och innovation Årsrapport 2020. <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1527620/FULLTEXT01.pdf>.

Trafikverket (2021h). Fördjupade beskrivningar av angelägen forskning och innovation för åren 2021-2026. <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1515806/FULLTEXT01.pdf>.

Trafikverket. (2021i). "Program elektrifiering av det statliga vägnätet - information på Trafikverkets hemsida." från <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/forskning-och-innovation/aktuell-forskning/transport-pa-vag/program-elektrifiering-av-det-statliga-vagnatet/>.

Trafikverket. (2021j). "Rapporter klara för elvägsutbyggnad och snabbladdning." från <https://www.trafikverket.se/om-oss/nyheter/Nationellt/2021-02/rapporter-klara-for-elvagsutbyggnad-och-snabbladdning/>.

Trafikverket (2021k). "Redovisning av genomförandeläget avseende åtgärder redovisade i rapporten "Åtgärder för ökad andel godstransporter på järnväg och med fartyg" samt redovisning av ytterligare åtgärder av betydelse för genomförandet av den nationella godstransportstrategin." TRV 2020/19755. <https://www.trafikverket.se/contentassets/1d4bf716f8b544afa8d869fac4d88ed6/210205-overflyttning-av-transporter-redovisning-av-uppdrag-i-rb-2020.pdf>.

Trafikverket (2021l). Regeringsuppdrag - Analysera förutsättningar och planera för en utbyggnad av elvägar (2021:013). <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1524344/FULLTEXT01.pdf>.

Trafikverket (2021m). Trafikverkets forsknings- och innovationsplan för åren 2021-2026. <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1516095/FULLTEXT01.pdf>.

Trafikverket (2021n). "Trafikverkets genomförandeplan 2021-2026." TRV2021/15411 **2021:021**. <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1531065/FULLTEXT01.pdf>.

Trafikverket (2021o). Trafikverkets publikationsdatabas. Nedladdad <http://trafikverket.diva-portal.org/>.

Trafikverket (2021p). Trafikverkets årsredovisning 2020 - TRV 2020/100507.

Trafikverket (2021q). "Tåg-färjeförbindelse Trelleborg-Tyskland. Redovisning av regeringsuppdrag."

Trafikverket (2021r). "Årlig rapportering inom ramen för EU:s strategi för Östersjöregionen 2020 Redovisning av regeringsuppdrag med ärendenummer N2016/00921/TS."

Transportstyrelsen (2018). Effekterna av införande av bullerkrav på befintliga godsvagnar. Beredningsunderlag för revidering av TSD Buller.

Transportstyrelsen (2019). "Sjömännens arbets- och levnadsvillkor." (TSG 2019-6320).
<https://www.transportstyrelsen.se/sv/publikationer-och-rapporter/rapporter/marknadsovervakning/sjomannens-arbets--och-levnadsvillkor/>.

Transportstyrelsen (2020a). "Riskbedömning avseende bromsblock av komposit under svenska vinterförhållanden." Dnr TSJ 2019-5343.
<https://transportstyrelsen.se/4a94e6/globalassets/global/publikationer/jarnvag/v2.0-200922-riskbedomning-bromsblock-av-kompositmaterial-under-svenska-vinterforhallanden.pdf>.

Transportstyrelsen (2020b). "Så stärker vi förutsättningarna för specialsjöfarten under svensk flagg." TSG 2020-1038.
<https://www.transportstyrelsen.se/49eb1e/globalassets/global/publikationer/sjofart/ru-specialsjofart-2020-06-24.pdf>.

Transportstyrelsen (2020c). "Säkerhetshöjande åtgärder vid arbete på och vid väg."
https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer/vag/rapport_regeringsuppdrag-sakerhetshojande-atgarder-arbete-pa-vag2020.pdf.

Transportstyrelsen. (2020d). "Uppdrag att föreslå åtgärder mot fusk vid förarprov och illegal utbildningsverksamhet." från
<https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer/vag/trafikant/rapport-atgarder-mot-fusk-vid-forarprov-och-illegal-utbildningsverksamhet.pdf>.

Transportstyrelsen (2020e). Utredning av säkerhetshöjande åtgärder för korta dragbilar.
<https://transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer/vag/sakerhet/utredning-av-sakerhetshojande-atgarder-for-korta-dragbilar.pdf>.

Transportstyrelsen. (2021a, 2021-01-19). "Automatiserade fordon." Nedladdad 2021-03-19, från
<https://transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Fordon/forsoksverksamhet/sjalvkorande-fordon/>.

Transportstyrelsen. (2021b, 2021-03-18). "Inflaggning." Nedladdad 2021-03-19, från
<https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Fartyg/Inflaggning/>.

Transportstyrelsen (2021c). Transportstyrelsens årsredovisning 2020.

Transportstyrelsen. (2021d). "Översyn av lotsplikt." från
<https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Sjotrafik-och-hamnar/Lotsning/oversyn-av-lotsplikt>.

Triple F. (2021). "Hemsida för forskningsprogram om godstransportsystemets omställning till fossilfrihet." från <https://triplef.lindholmen.se/om-triple-f>.

TYA. (2021). "Gymnasieportalen - hemsida med utbildningsstöd från Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd." från <https://www.tya.se/for-skolor-och-utbildare/gymnasieportalen/>.

Tågforetagen. (2020). "Tåg-företagen driver arbetsgivarfrågor och opinion för framtidens transporter." Nedladdad 2020-03-05, 2020, från <https://www.tagforetagen.se/om-oss/>.

UNECE. (2021). "Working Party on the Transport of Dangerous Goods (WP.15)." Nedladdad 2021-03-19, från <https://unece.org/working-party-transport-dangerous-goods-wp15>.

Utredningen om självkörande fordon på väg (2018a). Vägen till självkörande fordon - introduktion Del 1. Slutbetänkande, 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, Statens offentliga utredningar.
https://www.regeringen.se/49381d/contentassets/0fc1ef6f51794961b20c0c9a965164f6/sou-2018_16_del2_webb.pdf.

VTI (2021). VTI:s nationella bibliotekskatalog. Nedladdad <https://bibliotek.vti.se/>.

Bilaga 1 Status 2020 och 2021

Tabell 0.1. Insatsernas statusbedömning i uppföljningarna 2020 och 2021. Insatser med förändrad status har färglagts.

Nr	Insats	Bedömning 2020	Bedömning 2021
A Robust, tillförlitlig och kapacitetsstark infrastruktur för godstransporter			
A1	Investeringar längs godsstråk i nationella planen för infrastruktur 2018–2029	Pågående	Pågående
A2	Underhåll av järnväg	Pågående	Pågående
A3	Näringslivspott för järnvägsåtgärder	Osäker	Pågående
A4	Bärighet på väg	Pågående	Pågående
A5	Djupare farleder	Osäker	Pågående
A6	Nya moderna isbrytare	Pågående	Pågående
A7	Göteborgs hamn	Pågående	Pågående
A8	Arlandarådet	Osäker	Osäker
A9	Kapillära nätet på järnväg	Fullföljd	Fullföljd
A10	Översyn av statens ansvar för icke-statliga flygplatser	Pågående	Pågående
B Smidiga och effektiva gränsöverskridande transporter			
B11	Sverige deltar aktivt och med kraft i det europeiska samarbetet om infrastruktur	Pågående	Pågående
B12	Förenklad rapportering	Pågående	Pågående
B13	Utveckla EU:s godskorridorer på järnväg, särskilt godskorridoren ScanMed	Pågående	Pågående
B14	Samarbeten i Sveriges närområden	Pågående	Pågående
B15	Järnvägsförbindelser till Norge	Pågående	Pågående
B16	Strategisk analys av en ny fast förbindelse till Danmark	Pågående	Fullföljd
B17	Smidiga och effektiva gränstransporter	Pågående	Pågående
C Tydliga regler och en stärkt svensk transportnäring			
C18	Beställaransvaret skärps	Fullföljd	Fullföljd
C19	EU:s mobilitetspaket	Pågående	Fullföljd
C20	Väl fungerande och effektivare kontroller på vägarna	Pågående	Pågående
C21	Klampning under längre tid och höjda sanktionsavgifter	Fullföljd	Fullföljd

C22	Säkra uppställningsplatser	Pågående	Pågående
C23	Trafiksäkerhet för yrkesförare	Pågående	Pågående
C24	Utstationering och vägtransporter	Pågående	Fullföljd
C25	Regelverk för automatiserad körning	Osäker	Osäker
C26	Regelförenkling för järnvägen	Pågående	Pågående
C27	Minskade inträdeshinder på järnvägsmarknaden	Pågående	Pågående
C28	Fler svenskregistrerade fartyg	Osäker	Osäker
C29	Funktionsbaserade regelverk för sjöfarten	Pågående	Pågående
C30	Farligt gods	Pågående	Pågående
C31	Gränsöverskridande transporter av avfall	Pågående	Fullföljd
D Stärkt krisberedskap och civilt försvar för samhällsviktiga transporter			
D32	Robusthet och redundans för minskad sårbarhet i kritisk transportinfrastruktur och samhällsviktiga transporter	Osäker	Osäker
D33	Stärkt beredskap	Pågående	Pågående
D34	Privat-offentlig samverkan	Pågående	Pågående
D35	Stärkt cybersäkerhet	Osäker	Osäker
E Ekonomiska styrmedel för hållbara godstransporter			
E36	Vägsplitageskatt	Osäker	Osäker
E37	Miljökompensation	Fullföljd	Fullföljd
E38	Eko-bonussystem	Osäker	Pågående
E39	Tonnagebeskattning	Osäker	Osäker
E40	Miljöstyrande avgifter	Osäker	Pågående
E41	Samlad bild av skatter och avgifter	Fullföljd	Fullföljd
F Samordning och samarbete för ökad intermodalitet			
F42	En nationell samordnare för ökad inrikes sjöfart och närsjöfart ska utses	Pågående	Pågående
F43	Fler inre vattenvägar	Fullföljd	Fullföljd
F44	Fortsatt dialog och samverkan för ökade sjötransporter	Pågående	Pågående
F45	Satsning på intermodalitet med fokus på järnväg	Pågående	Pågående
F46	Höga omlastningskostnader	Fullföljd	Fullföljd
F47	Åtgärder för fler godstransporter på järnväg och med fartyg kartläggs	Fullföljd	Fullföljd
F48	Jernhusen AB som drivkraft	Pågående	Pågående
F49	Översyn av Green Cargo AB	Fullföljd	Fullföljd

F50	Transportnätsbeskrivning för omlastning	Pågående	Pågående
G Transporteffektivitet			
G51	Längre och tyngre fordon	Pågående	Pågående
G52	Öppna data för ökad fyllnadsgrad	Pågående	Pågående
G53	Ökad nyttjandegrad i järnvägssystemet	Fullföljd	Fullföljd
H Samhällsplanering för godstransporter			
H54	Infrastrukturplaneringens näringslivsfokus stärks	Osäker	Osäker
H55	Regional samordning	Pågående	Pågående
H56	Stärkt planering för godstransporter	Fullföljd	Fullföljd
I Krafttag för förnybara drivmedel			
I57	Fossila bränslen byts ut mot biodrivmedel	Pågående	Pågående
I58	Långsiktiga spelregler som främjar hållbara biodrivmedel	Fullföljd	Fullföljd
I59	Statens godstransporter och godstransportrelaterade tjänster ska bli fossilfria	Pågående	Pågående
I60	Forskning om biodrivmedel	Fullföljd	Fullföljd
I61	Innovationskluster för hållbart flygbiobränsle	Fullföljd	Fullföljd
I62	Infrastruktur för förnybara drivmedel	Pågående	Pågående
I63	Främja introduktionen av tunga fordon med låga utsläpp	Fullföljd	Fullföljd
I64	Innovationskluster för etanol	Pågående	Pågående
I65	Innovationskluster för flytande biogas	Fullföljd	Fullföljd
I66	Internationell samverkan för minskade utsläpp från sjöfarten och luftfarten	Pågående	Pågående
J Nationell satsning på elektrifiering av godstransporter			
J67	Elvägar som en del av transportsystemet	Pågående	Pågående
J68	Testcenter för elektromobilitet	Pågående	Pågående
J69	Elektrifiering av tung trafik	Pågående	Pågående
J70	Infrastruktur för laddning av tunga fordon	Pågående	Fullföljd
J71	Ökad elektrifiering av sjöfarten	Pågående	Pågående
J72	Ökad krafttillförsel inom järnvägen	Pågående	Pågående
J73	Förstärkt och förlängt klimatinvesteringsstöd	Pågående	Fullföljd
K Urbana godstransporter			
K74	Stadsmiljöavtal för godstransporter	Pågående	Osäker
K75	Innovationskluster för transporteffektiva elektrifierade urbana godstransporter	Osäker	Osäker

K76	Ökat fokus på godstransporterna i stadsutvecklingen	Pågående	Pågående
L Permanent världsutställning för innovationer på transportområdet			
L77	Satsning på forskning och innovation	Pågående	Pågående
L78	Innovationsupphandling	Pågående	Pågående
L79	Gröna och digitala godsstråk	Osäker	Osäker
L80	Elvägar	Pågående	Pågående
L81	Fyra nya innovationskluster	Pågående	Pågående
L82	Kraftsamling för uthålliga och uppkopplade godstransporter	Pågående	Pågående
L83	Skyltfönster inom järnväg och sjöfart	Pågående	Pågående
L84	Drönare	Fullföljd	Fullföljd
L85	Nordiskt samarbete för effektivare godstransporter	Pågående	Pågående
M Kompetens inom godstransporter och logistik			
M86	Utbyggt kunskapslyft	Pågående	Pågående
M87	Fler platser inom yrkesförarutbildningen	Fullföljd	Fullföljd
M88	Stärkt kvalitet i yrkesutbildningarna för vuxna	Osäker	Osäker
M89	Kompetens för järnvägen	Pågående	Pågående
M90	Effektivare lotsutbildning för att utbilda fler lotsar	Pågående	Pågående
N Ökad kunskap om godstransporter och varuflöden			
N91	Kunskap om urbana godstransporter	Pågående	Pågående
N92	Förbättrade kunskapsunderlag om järnvägstransporter	Osäker	Osäker
N93	Prognoser för vägfordonsflottan	Pågående	Pågående
N94	Utvecklade modeller	Pågående	Pågående
N95	Utvecklad kunskap om trafikens samhällsekonomiska kostnader	Fullföljd	Fullföljd

Bilaga 2 Regeringsuppdrag



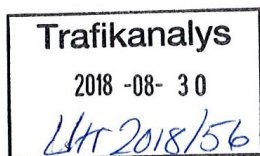
Regeringsbeslut

II 9

2018-08-23
N2018/04487/TS

Näringsdepartementet

Trafikanalys
Torsgatan 30
113 21 Stockholm



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

Regeringens beslut

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

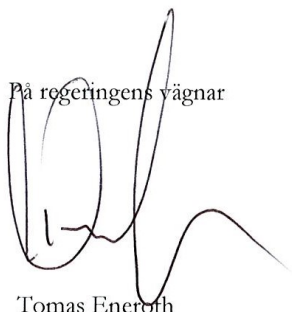
Trafikanalys ska slutredovisa uppdraget till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 31 december 2022.

Skälen för regeringens beslut

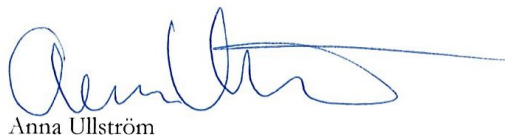
Regeringen har beslutat om en nationell godstransportstrategi benämnd *Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi* (dnr N2018/03939/TS). Det fortsatta arbetet med godstransportstrategin behöver följas upp och utvärderas för att successivt kunna utvecklas.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

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

På regeringens vägnar



Tomas Eneroth



Anna Ullström

Kopia till

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

3 (3)

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.