

**Uppföljning av den nationella
godstransportstrategin 2022**

**Rapport
2022:9**

**Uppföljning av den nationella
godstransportstrategin 2022**

**Rapport
2022:9**

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: 2022-03-31

Förord

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

Rapporten är framtagen av Tom Andersson, Hans ten Berg, Sara Berntsson och Krister Sandberg som varit projektledare.

Stockholm i mars 2022

Mattias Viklund

Generaldirektör

Innehåll

Förord.....	3
Sammanfattning	5
1 Den nationella godstransportstrategin	9
1.1 Bakgrund.....	9
1.2 Trafikanalys uppdrag och genomförande	11
1.3 Disposition.....	14
2 Nya regeringsuppdrag 2021.....	15
3 Konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter	17
3.1 A: Robust, tillförlitlig och kapacitetsstark infrastruktur för godstransporter	17
3.2 B: Smidiga och effektiva gränsöverskridande transporter	29
3.3 C: Tydliga regler och en stärkt svensk transportnäring.....	36
3.4 D: Stärkt krisberedskap och civilt försvar för samhällsviktiga transporter	50
3.5 E: Ekonomiska styrmedel för hållbara godstransporter	58
3.6 F: Samordning och samarbete för ökad intermodalitet	61
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	74
4.4 J: Nationell satsning på elektrifiering av godstransporter	80
4.5 K: Urbana godstransporter.....	84
5 Innovation, kompetens och kunskap.....	87
5.1 L: Permanent världsutställning för innovationer på transportområdet	87
5.2 M: Kompetens inom godstransporter och logistik	96
5.3 N: Ökad kunskap om godstransporter och varuflöden.....	101
6 Slutsatser och reflektioner.....	105
Referenser	109
Bilaga 1 Status 2020–2022.....	127

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 2022 har fokuserat på det hittills bedrivna arbetet med att genomföra strategin genom en systematisk genomgång av insatserna.

Få nya uppdrag 2021

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. I regleringsbrevet till Trafikverket 2021 nämndes även ett uppdrag om att intensifiera åtgärderna för överflyttning till sjöfart och järnväg i enlighet med en tidigare levererad redovisning. Efter mars 2021 har det endast tillkommit en revidering 31 januari 2022 av regeringsuppdraget att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart. I regleringsbrev till transportmyndigheterna för 2022 nämns två uppdrag till Trafikverket och ett uppdrag till Sjöfartsverket med koppling till NGTS. Förutom att uppdragen är betydligt färre än tidigare år är generellt 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 rymms inom befintliga insatser inom strategin.

Positiv utveckling av genomförandet – 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. Det vill säga ingen av insatserna har haft en negativ utveckling. För 14 av insatserna har bedömningen förändrats jämfört med uppföljningen 2021. I tre av fallen går bedömningen från osäker till pågående och i ett fall från osäker till fullföljd. Resterande tio insatser går från pågående till fullföljd. Trafikanalys konstaterar därmed att i mars 2022 är 36 insatser (25 insatser år 2021) fullföljda och med avrapporterade resultat i enlighet med strategin,

¹ Regeringskansliet (2018)

² Regeringen (2018b)

se Tabell 1. I 50 (57) fall är insatserna pågående. I 9 (13) 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 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 2022. Siffror inom parentes anger läget i mars 2021.

Mål	Insats	Fullföljda	Pågående	Osäkra
Konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter	A Robust, tillförlitlig och kapacitetsstark infrastruktur för godstransporter	2	8	0
	B Smidiga och effektiva gränsöverskridande transporter	2	5	0
	C Tydliga regler och en stärkt svensk transportnäring	5	8	1
	D Stärkt krisberedskap och civilt försvar för samhällsviktiga transporter	0	2	2
	E Ekonomiska styrmedel för hållbara godstransporter	2	3	1
	F Samordning och samarbete för ökad intermodalitet	6	3	0
Omställning till fossilfria transporter	G Transporteffektivitet	1	2	0
	H Samhällsplanering för godstransporter	3	0	0
	I Krafftag för förnybara drivmedel	7	3	0
	J Nationell satsning på elektrifiering av godstransporter	2	5	0
	K Urbana godstransporter	0	1	2
Innovation, kompetens och kunskap	L Permanent världsutställning för innovationer på transportområdet	3	5	1
	M Kompetens inom godstransporter och logistik	2	2	1
	N Ökad kunskap om godstransporter och varuflöden	1	3	1
	Summa	36(25)	50(57)	9(13)

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 insatsområden (Tabell 1). I stort är lägesbedömningarna 2022 av enskilda insatser desamma som i uppföljningen 2021, 29 insatser bedöms fortsatt som pågående, fyra är osäkra och 17 är fullföljda. Det innebär att vi för sju insatser ser en förändrad status.

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 2021 bedömdes 14 insatser inom de fem insatsområdena som pågående, nio var fullföljda och tre som osäkra. I årets uppföljning bedöms 11 vara pågående, 13 är fullföljda och två är fortfarande osäkra. Området präglas med andra av en hög andel genomförda eller pågående insatser.

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 föregående uppföljning bedömdes 13 insatser inom dessa insatsområden som pågående och 3 som osäkra. I årets uppföljning bedömer vi att tre av de pågående insatserna har avslutats under 2021. Dessutom går arbetet med flertalet andra insatser åt rätt håll. Många av dessa är dock av långsiktig karaktär och kan därför inte ses som avslutade. Generellt är våra lägesbedömningar i linje med förra årets uppföljning, men det är värt att lyfta en mer generell positiv utveckling. Det handlar främst om insatser för kompetensförsörjningen på transportområdet. Här märks ett intensifierat arbete från Trafikverket och en tydlig positiv trend för elev- och studentintaget på yrkesinriktade transportutbildningar. Däremot är takten fortsatt blygsam när det gäller kunskapsuppbyggnaden om godstransportsystemet.

Avslutande kommentarer

I strategin finns inslag av både formell och informell styrning. För informell styrning är kunskapsspridning och samverkan av stor betydelse. Givet den nationella gods-transportstrategins ambition att genom samverkan skapa förutsättningar för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter, ser Trafikanalys att det finns en förbättringspotential gällande tydlighet kring roller och ansvar. Strategin har skapat nya arenor för samverkan, framförallt på nationell nivå. Samspelet mellan dessa arenor, liksom mellan nationell och regional nivå är förenat med viss otydlighet vad gäller rollfördelning och ansvar både inom en insats, men inte minst hur de tillsammans bidrar till en helhet. Om strategin ska ses som en helhet bör också sambandet mellan strategin och genomförandet av enskilda insatser stärkas så att synergieffekter kan uppstå. Trots detta visar vår uppföljning att det för den absoluta merparten av insatserna finns ett pågående arbete i enlighet med vad som uttrycks i strategin. Privata och offentliga aktörer bedriver ett stort arbete med att förbättra de områden som omnämns i strategin, om än utan att det finns en gemensam eller tydligt utpekad ledning. Coronapandemin har i en del fall också inneburit att redan påbörjad samverkan har skjutits fram, minskat i omfång eller tvingats genomföras under andra former. Vi konstaterar också att det har reducerat takten i genomförandet av insatserna.

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 tunga lastbilar ökat något till 75 000 år 2020, samtidigt har de fått allt större lastkapacitet då nästan hela tillväxten skett i det tyngsta segmentet, med en maximilastvikt överstigande 17 ton. Antalet lätta lastbilar har ökat från 460 000 år 2010 till drygt 600 000 år 2020. Den största ökningen har skett i segmentet med en maximilastvikt mellan 501 och 1 000 kg, från 294 00 till 437 000 lastbilar. Antalet dragfordon för godstrafik på järnväg har efter en ökning fram till 2011 fallit tillbaka 2020 till nivån i början av 2000-talet, på omkring 560 dragfordon. Den svenskkontrollerade handelsflottan har sedan bottennoteringen vid utgången av 2016 ökat något i antal fram till 2018 för att sedan minska igen till en ny bottennotering 2020. Även tonnaget har haft en liknande utveckling. Nedgången 2019 och 2020 förklaras av att inhyrt tonnage minskat kraftigt.³

Den genomsnittliga längden per lastbilstransport har minskat över tid. Den genomsnittliga lastvikten per transport är dock stabil kring 17 ton. Med tanke på tillväxten av lastbilar i det tyngre segmentet innebär det en lägre transporteffektivitet. Både järnvägs- och sjöfarts-transporter uppvisar en ökad last per transport. Det förklaras av ett större inslag av systemtåg och en ökad andel kombitrafik med högre taravikt i förhållande till lastvikt samt en minskad andel vagnslasttrafik, samt större last på fartyg med ett färre antal anlop.⁴

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.

³ Trafikanalys (2022b)

⁴ Trafikanalys (2022b)

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 tätta 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.



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 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

⁵ Regeringskansliet (2018)

⁶ Regeringen (2018b)

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 med fokus 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 uppföljningsdel om samverkan har vi dock valt att inte fokusera på specifikt i denna uppföljningsrapport. En sådan uppföljning redovisades i samband med delutvärderingen i december 2020 varifrån de generella slutsatserna har hämtats om samverkan och samordningen av genomförandet. Vi kommer att återkomma till detta i slututvärderingen i december 2022.

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- 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 transportsystemet. Intressenter på området ska därför inte förvänta sig några enkla, direkta och entydiga relationer mellan strategiska mål och åtgärder, resultat och effekter. Tvärtom uttrycks en förväntan i strategin 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 vår fjärde uppföljning av arbetet med att genomföra NGTS. I huvudsak handlar det om arbetet till och med mars 2022. 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 väglett av fem frågeområden 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?

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.

Fas eller komponent i genomförandet av insatser	Nyckelfråga i bedömningar <i>Är följande delar klargjorda i genomförandet?</i>	Kriterier och färgkoder för en sammanfattande lägesbedömning av insatser	
1. Ansvar, organisation och resurser	<i>Ansvars- och resursfördelning</i>	En insats fortgår mer eller mindre planenligt 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>		

Alla insatser i strategin har bedömts enligt tre statuskoder: pågående, fullföljd och osäker (Tabell 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 infrastrukturinvesteringar. Dessa insatser kan därmed inte bedömas som "fullföljda". För insatser som vi bedömt som "osäkra" har vi funnit en osäkerhet gällande genomförandet av insatsen. Det kan både handla om att det inte finns någon ansvarig för insatsen, exempelvis då ett aviserat uppdrag inte har beslutats, eller att genomförandet av insatsen väsentligt avviker från vad som kunde förväntas baserat på skrivningarna i den nationella godstransportstrategin. Statusbedömningen utgör dock ingen utvärdering. Det är inte heller en bedömning av om insatsen är viktig eller inte, om den skapar nya förutsättningar för godstransporter, samt i så fall hur. Statusbedömningen tjänar syftet att beskriva status på genomförandet av insatsen.

1.3 Disposition

Uppföljningen inleds med en kort sammanfattning 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. För att underlätta läsningen har vi tilldelat samtliga insatser i strategin bokstav som relaterar insatsen till aktuellt insatsområde och ett löpnummer.

I kapitel 3 beskrivs insatser kopplade till målområdet konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter. Insatser kopplade till omställning till fossilfria transporter beskrivs och bedöms i kapitel 4 och i kapitel 5 beskrivs och bedöms insatsernas 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 2020–2022.

2 Nya regeringsuppdrag 2021

I mars 2020 fanns 20 särskilda initiativ listade på Regeringens webbplats⁷ om den nationella godstransportstrategin. Av de 20 initiativen var 16 regeringsuppdrag⁸ och fyra initiativ. Under perioden mars 2020 till mars 2021 har regeringen aviserat sex nya uppdrag till Trafikverket och Transportstyrelsen som är kopplade till genomförandet av NGTS.

Efter mars 2021 har det endast tillkommit en revidering 31 januari 2022 av regeringsuppdraget att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart (se insats F42). Några ytterligare nya regeringsuppdrag finns inte noterade på NGTR:s kanslis webbplats.⁹

I regleringsbrev till transportmyndigheterna för 2022 nämns två uppdrag till Trafikverket med koppling till NGTS.¹⁰ Trafikverket ska i det första uppdraget om säkra uppställningsplatser för yrkestrafik 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 (se insats C22).

Trafikverket ska dessutom redovisa sitt arbete med att öka förekomsten av kameraövervakning vid rast- och uppställningsplatser (redovisas 31 mars 2022). I det andra uppdraget ska Trafikverket redovisa typer av åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt (steg 1-åtgärder) eller som innebär att befintlig infrastruktur används mer effektivt (steg 2-åtgärder) (redovisas 21 januari 2023). Fokus i uppdraget ska vara att analysera och redovisa vilka av dessa typer av åtgärder som kan finansieras med medel från den nationella planen för transportinfrastruktur respektive länsplanerna för regional transportinfrastruktur samt vilka som inte kan finansieras på så sätt och skälen till detta.

Sjöfartsverket ska enligt sitt regleringsbrev¹¹ redovisa ett förslag till utformning av klimatkompensation för sjöfarten av 300 miljoner kronor per år för 2023 och 2024 (redovisas 14 april 2022) (se insatserna E37 och E38).

För att minska trycket på farledsavgifterna, och därigenom främja överflyttning av gods till sjöfart, ska Sjöfartsverket lämna förslag på hur denna klimatkompensation bör utformas på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt.

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 redovisning respektive år.

⁷ Regeringen (2020d)

⁸ 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.

⁹ Ingen ytterligare information har publicerats på regeringens hemsida angående godstransportstrategin.

¹⁰ Regeringen (2021k)

¹¹ Regeringen (2021i)

Tabell 2.1. Redovisning av regeringsuppdrag per år.

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

3 Konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter

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

Området är indelat i sex insatsområden: *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 2021 bedömdes 30 insatser inom de sex insatsområdena som pågående, sju som osäkra och 13 som fullföljda. I stort är lägesbedömningarna 2022 av enskilda insatser desamma som i uppföljningen 2021, 29 insatser bedöms fortsatt som pågående, fyra är osäkra och 17 är fullföljda. Det innebär att vi för sju insatser ser en förändrad status.

Inom insatsområdena *Robust, tillförlitlig och kapacitetsstark infrastruktur för godstransporter (A)*, *Smidiga och effektiva gränsöverskridande transporter (B)* samt *Samordning för samarbete för ökad intermodalitet (F)* går fyra insatser från pågående till fullföljd. Det gäller insatserna (A6) *Nya moderna isbrytare*, (B15) *Järnvägsförbindelse till Norge* samt (F45) *Fortsatt dialog och samverkan för ökade sjötransporter* och (F50) *Transportnätsbeskrivning för omlastning*. För tre insatser ändras status från osäker till pågående, (A8) *Arlandarådet*, (C25) *Regelverk för automatiserad körning* samt (E36) *Vägsplitageskatt*.

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 en av insatserna går vår lägesbedömning till fullföljd, från gult till grönt, jämfört med föregående år. Denna är insatsen *Nya moderna isbrytare (A6)* där förnyelse av isbrytarflottan har påbörjats genom designarbete där enbart detaljer kvarstår. Så fort finansieringsfrågan är löst kommer upphandling och byggnation påbörjas.

I en av insatserna, *Arlandarådet (A8)*, går vår lägesbedömning från rött till gult jämfört med föregående år. Arlandarådet som sådant tycks nedlagt men en utredare har utsetts under 2022 för att ta fram en plan för utvecklingen av Arlanda flygplats, i uppdraget ingår även att beakta utredningen kring Bromma flygplats.

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 planen för perioden 2018–2029 för perioden 2021–2023 anges uppgå (i löpande pris) 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*). Industrispår, bangård och stickspår är färdigställda i *Norviks hamn*.¹⁵

Dubbelspårsutbyggnad på *Godsstråket genom Bergslagen* består av flera sträckor som befinner sig i olika skeden. Hela utbyggnaden väntas vara klar 2029.

Dubbelspår mellan Avesta Krylbo och Dalslund har, enligt nationell plan, planerad byggstart mellan år 2018–2020, men har efter förseningar planerad byggstart 2023 enligt information på Trafikverkets webbplats.¹⁶

¹² Regeringen (2020g)

¹³ Trafikverket (2020d)

¹⁴ Regeringen (2021f)

¹⁵ Stockholms hamnar AB (2020b)

¹⁶ Trafikverket (2020e)

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.¹⁷ Samtliga delar är genomförda förutom bangårdsförlängningen i Gammelstad som har planerad byggstart 2023. Bangårdsförlängning vid Lappberget blev klar under 2021. Bangårdsförlängning i Nattavaara och Sikträsk har planerad byggstart år 2026–2027 respektive 2025–2026 enligt Trafikverkets webbplats.¹⁸

Enligt Trafikverkets hemsida har *Tvärförbindelse Södertörn* en planerad byggstart i slutet av 2023, *Sydostlänken* har trolig byggstart under 2027–2028. *Farleden till Luleå* kommer tidigast starta 2024. Anpassningar av farleden till Luleå hamn görs för att kunna ta emot större fartyg för ökade malmtransporter. Projektet omfattar muddringsåtgärder i hamnen och i farleden, farledsutmärkning, anläggande av ny djuphamn med tillhörande infrastruktur och tillskapande av nya landytor. Luleå Hamn AB och LKAB står för åtgärderna inom hamnområdet.¹⁹ Se även insats A5 *Djupare farleder*.

Den 30 november 2021 lämnade Trafikverket sitt förslag till nationell transportinfrastrukturplan 2022–2033. Samtidigt gick planförslaget på extern remiss. Våren 2022 förväntas regeringen fatta beslut om innehållet i planen. En central utgångspunkt för planförslaget har enligt Trafikverket varit skrivningen i regeringens direktiv, nämligen att den gällande planen för perioden 2018–2029 ska fullföljas. Det ekonomiska utrymmet medger endast ett fåtal nya investeringsobjekt och satsningar och den övergripande prioriteringen är därmed att i första hand vårda och utveckla den infrastruktur som redan finns. Planförslaget innehåller, förutom pågående investeringar på väg, två nya större investeringar för över 500 miljoner kronor. Dessa är mittseparering av E4 mellan Blåberget och Matfors, och E4 Förbifart Skellefteå med anledning av de stora industrisatsningarna i området.

Dessutom föreslås i planen några helt nya namngivna investeringsobjekt med en total kostnad över 100 miljoner kronor, trots det begränsade ekonomiska utrymmet. Finansieringen för dessa nytillkomna objekt ligger helt eller delvis inom planperioden. Exempel på dessa är infrastruktursatsningar i Norrbotten och Västerbotten, framför allt i järnvägssystemet, med anledning av de stora industrisatsningarna i området. Samt åtgärder som syftar till att delvis möta de behov av ökad kapacitet och ökad robusthet på Malmbanan (inklusive Luleå C) som den planerade investeringen i ett nytt stålverk i Boden innebär. Utbyggnad av Norrbotten-banan mellan Skellefteå och Luleå är utpekad av regeringen och planläggningen har påbörjats under 2021. När objektet är färdigställt kommer det att finnas en enkelspårig kustnära järnväg där tåg kan köra 200 till 250 km/h på sträckan mellan Bollstabruk/Kramfors och Luleå.²⁰

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

¹⁷ Handling # 56 i Utr 2018/56 (2019)

¹⁸ Trafikverket (2022c)

¹⁹ Trafikverket (2021j)

²⁰ Trafikverket (2021j)

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 2021 ökades hela Trafikverkets verksamhetsvolym för drift och underhåll med 888 miljoner kronor mot föregående år, varav ökningen för järnvägen utgjorde 731 miljoner kronor. Samtidigt ökade ramanslaget för vidmakthållande av järnväg år 2021 till 14,8 miljarder kr. År 2020 uppgick det till 12,6 miljarder kr²¹ och år 2019 till 9,3 miljarder kr.²² De högre anslagsnivåerna 2021 möjliggjorde att öka andelen förebyggande åtgärder, såsom komponentbyten och ett förstärkt underhåll. Delar av det eftersläpande underhållet har åtgärdats och detta har gjort att risken för nya hastighetsnedsättningar har minskat.²³

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 2021–2026.²⁴ Underhållsplanerna sträcker sig över fyra år och uppdateras årligen. I mars 2021 presenterade Trafikverket en underhållsplan för åren 2021–2024 som redovisar hur Trafikverket under den aktuella perioden prioriterar och använder tilldelade medel för underhållsåtgärder, och vilka effekter det ger i transportsystemet.²⁵ Fyra särskilt viktiga transportflöden har 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. Trafikverket uppger att satsningarna på dessa fyra fortsätter även in i nästa nationella transportplan och att de leder till bättre driftsäkerhet och att hastighetsnedsättningar tas bort.²⁶

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.²⁷

Trafikverket uppger att mål och planer på området fortsätter lika som för ett år sedan. Det som tillkommit under 2022 är att de fått extra medel för satsningar på järnvägsunderhåll. Dessa medel ska gå till smärre åtgärder i hela systemet för att öka driftsäkerheten.²⁸

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.²⁹ Utredningen publicerades i mars 2020.³⁰

²¹ Trafikverket (2021v)

²² Trafikverket (2020i)

²³ Trafikverket (2022e)

²⁴ Trafikverket (2021s)

²⁵ Trafikverket (2021u)

²⁶ Handling # 435 i Utr 2018/56 (2022)

²⁷ Trafikverket (2019f)

²⁸ Handling # 435 i Utr 2018/56 (2022)

²⁹ Regeringen (2019a)

³⁰ Statens offentliga utredningar (2020)

Utredaren konstaterade bland annat att Trafikverket idag inte har tillräckliga förutsättningar för en effektiv styrning av järnvägsunderhållet, 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.

Sveriges järnvägar lider av olika orsaker av en underhållsskuld. En av många faktorer som spelar in i utmaningen att prediktera underhållsbehovet är att basunderhållskontrakten upphandlas på så långa kontrakt som sju år. I januari 2021 fick Trafikverket i uppdrag att beskriva pågående och planerad utveckling av arbetssätt och systemstöd för att möjliggöra en mer komplett informationsinsamling av järnvägens tillstånd. Uppdraget omfattade också att redogöra för åtgärder som ska minska framtida obalanserad budgivning och motverka kostnadsökningar, inklusive en handlingsplan för åtgärderna.³¹ Uppdraget redovisades i juli 2021.³²

Under december 2021 fick Trafikverket ett nytt regeringsuppdrag att redovisa vilka åtgärder som Trafikverket fortsatt behöver vidta för att myndigheten ska kunna bedriva visst järnvägsunderhåll i egen regi. Dessutom ska redovisningen innehålla beräkningar av de kostnader som bedöms uppstå vid ett genomförande av underhåll i egen regi tillsammans med konsekvenser som bedöms uppstå för övrig verksamhet vid ett genomförande av järnvägsunderhåll i egen regi. Uppdraget ska redovisas senast 22 april 2022.³³

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.³⁴ I denna plan är 1,2 miljarder kronor avsatta till den så kallade näringslivspotten där medel ska fördelas i dialog med näringslivet. Slås det ut över planperioden innebär det cirka 100 miljoner kr per år.

I förslaget till ny nationell plan för åren 2022–2033 konstaterar Trafikverket att nuvarande omfattning av medelstilleddning ligger i paritet med behoven, eftersom det hittills inte har uppstått någon situation där näringslivspotten inte kunnat finansiera åtgärder som näringslivet prioriterat. Trafikverket föreslår därför att inriktningen och omfattningen på 1,2 miljarder kronor i näringslivspotten lämnas oförändrad.³⁵

Trafikverket uppger att arbetet och dialogen med den av näringslivet utsedda arbetsgruppen med företrädare för Näringslivets transportråd, Tåg företagen och Transportindustriförbundet

³¹ Regeringen (2021o)

³² Trafikverket (2021a)

³³ Regeringen (2021p)

³⁴ Trafikverket (2018b)

³⁵ Trafikverket (2021j)

är väl fungerande. Näringslivet tar löpande fram förslag på åtgärder som analyseras inför gemensamma beslut om genomförande. Under 2021 förbrukades 112 mnkr för genomförande av sådana åtgärder. För de kommande åren är 410 mnkr inplanerade för åtgärder föreslagna av näringslivet i näringslivspotten. Åtgärderna som är av varierande karaktär, omfattning och komplexitet är spridda över hela landet på det statliga järnvägsnätet.³⁶ Under år 2020 förbrukades drygt 50 miljoner kr, under 2019 var motsvarande förbrukning 25 miljoner kr och 2018 var förbrukningen 19,5 miljoner kronor.³⁷

I arbetet med att identifiera och analysera åtgärder som kan komma i fråga för finansiering deltar representanter från Näringslivets transportråd, Tåg företagen³⁸ 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.

Näringslivets transportråd (NTR) representeras i dessa dialoger av fem personer från olika medlemsföretag. Det inspel som gjordes i fjolårets utvärdering av NGTS gäller fortfarande. Därutöver kommenteras att dialogen med näringslivet fungerar bra, att det har skett en kvalitetshöjning i arbetet genom tillsättning av personresurser på Trafikverket. Inställningen från Trafikverkets sida upplevs vara att det är positivt med tillskottet av medel till mindre åtgärder genom näringslivspotten. Dock finns en önskan om att få åtgärderna genomförda snabbare.

Det finns en känsla av att de projekt näringslivet säger ja till hamnar i den långa tidsplanen som alla projekt inom Trafikverket. Mindre projekt borde kunna göras snabbare. Det framhålls även att bristen på konsulter generellt gör att tidplanerna blir längre.³⁹

Transportindustriförbundets järnvägskommitté var i fjolårets uppföljning generellt sett mycket positiv till arbetet med näringslivspotten och tyckte att formerna för arbetet utvecklats i rätt riktning.⁴⁰ I årets uppföljning har vi ingen kommentar från kommittén.

Tåg företagen skriver i sitt remissvar avseende Trafikverkets förslag till nationell plan 2022–2033 att de anser att näringslivspotten har bidragit med ett effektivt format för att snabba upp utrollningen av trimningsåtgärder i järnvägssystemet till gagn för Sveriges konkurrenskraft. De föreslår en fördubbling av medelstilldelningen till potten och att tillskottet ska styras mot trimningsåtgärder specifikt för det intermodala transportsystemets behov. Tåg företagen framhåller vidare att näringslivet, definierat som godstransportköpare och godstransportörer på järnväg, ofta upplever att Trafikverkets planeringsprocesser är för långsamma för att järnvägen ska bli ett reellt alternativ till vägtransporterna. Tåg företagen anser att Trafikverket på ett förtjänstfullt sätt tagit hand om frågan i nationell plan.

Tåg företagen uppger vidare att arbetet med näringslivspotten för järnvägsåtgärder fungerat bra och kreativt under 2021. Att fördelning av medel skett i dialog med näringslivet och att potten bidrar till flexibilitet när det gäller näringslivets utmaningar.⁴¹

³⁶ Handling # 446 i Utr 2018/56 (2022)

³⁷ Handling # 319 i Utr 2018/56 (2021)

³⁸ Branschföreningen Tågoperatörerna har gått samman med Almega Tjänsteföretagen, avtalsområdet spårtrafik, och fått det nya namnet Tåg företagen 1 januari 2020, (Tåg företagen 2020).

³⁹ Handling # 456 i Utr 2018/56 (2022)

⁴⁰ Handling # 290 i Utr 2018/56 (2021)

⁴¹ Handling # 441 i Utr 2018/56 (2022)

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 Vargårda och väg E4 i Stockholms län. Mindre trafikerade, men ändå viktiga godstransportstråk, som kommer att åtgärdas är väg 1 012 Bro i Oxberg och bro över Indalsälven på väg 86 i Västernorrland.*

Uppföljning

Målet i *Nationell plan för transportsystemet 2018–2029* är att 70–80 procent av ett strategiskt utpekade vägnät för tung trafik ska upplåtas för BK4, vilket innebär att vägen kan upplåtas för 74 tons lastbilar. I förslaget till nationell plan 2022–2033 fortsätter arbetet med anpassningar för denna bärighetsklass.⁴² Trafikverket redovisade en uppdaterad implementeringsplan i maj 2021 där det framgår att det har varit en mer positiv upplåtelsetakten av BK4 än vad som beräknats i tidigare planer.⁴³ Detta har varit möjligt genom en kombination av åtgärder och att Trafikverket kunnat upplåta den infrastruktur som bedömts klara den ökade belastningen. Framöver kommer det dock komma att krävas allt mer åtgärder för att kunna upplåta vägnätet, men bedömningen är att det ska gå enligt plan.⁴⁴ Se även insats *G51 Längre och tyngre fordon*.

Bärighetsåtgärder på vägsidan har funnits sedan slutet på 1980-talet och prioriteringen av åtgärder sker enligt Trafikverket i samverkan med näringslivet.⁴⁵ Dialoger sker både regionalt och nationellt.⁴⁶ Hittills har 27 648 kilometer öppnats för BK4, vilket motsvarar 48 procent av det strategiskt utpekade vägnätet och 31 procent av hela det statliga vägnätet. För det statliga vägnätet öppnades under 2021 cirka 4 895 kilometer för BK4, motsvarande mängd år 2020 var 6 397 kilometer. Vägnätet kommer att upplåtas för BK4 allt eftersom vägsträckor och broar har förstärkts.⁴⁷

Av de specifika vägar som nämns i NGTS prioriteras det fortsatta arbetet i vanlig ordning tillsammans med näringslivet.

Trafikverket arbetar i princip upp sina anslag till bärighet och tjälsäkring av vägar. Anslaget för bärighet och tjälsäkring av vägar år 2021 uppgick till 1 506 miljoner kr, vilket överskreds med 48 miljoner kronor.

Enskilda vägar utgör en stor del av vägnätet för person- och godstransporter på landsbygd. Under 2021 har 258 miljoner kronor använts för bidrag till särskilda driftåtgärder för att förbättra de enskilda vägarnas funktion och bärighet, bl.a. för tyngre fordon. Motsvarande värde under 2020 var 123 miljoner kronor. Trafikverket har fått ökad anslagsnivå, 118 miljoner kronor, för att åtgärda de enskilda vägarnas funktion och bärighet.⁴⁸

⁴² Trafikverket (2021j)

⁴³ Trafikverket (2021x)

⁴⁴ Handling # 409 i Utr 2018/56 (2022)

⁴⁵ Handling # 24 i ärende Utr 2018/56 (2019)

⁴⁶ Handling # 317 i Utr 2018/56 (2021)

⁴⁷ Trafikverket (2022e)

⁴⁸ Trafikverket (2022e)

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 bättre 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 beloppet⁴⁹ för sjöfartsinvesteringar under 2021 uppgick till 712,9 miljoner kr. Av dessa förbrukades 332,6 miljoner kr samma år. Motsvarande belopp under 2020 var 489,3 miljoner i disponibelt belopp varav 151,5 miljoner kr förbrukades. 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 senaste fyra åren.

Av de investeringar som nämns i insatsen är flera inkluderade i *Nationell plan för transportsystemet 2018–2029*. Sjöfartsverket har inte lyft några nya objekt till kommande planperiod, utan ser i första hand behov av att de befintliga genomförs och slutförs som planerat. Trafikverket får, genom en ändring i deras instruktion 2019 genomföra åtgärder i slussar och farleder i Södertälje och Trollhättan. Trafikverket har fortsatt huvudansvar för projektet i Trollhätte-kanal och sluss, samt som utförare i slussprojektet där Sjöfartsverket är beställare.

Följande projekt nämner Sjöfartsverket kring insatsen djupare farleder.⁵⁰

- Projektet Slussarna i Södertälje har återstartat under ledning av Trafikverket. En entreprenad för spontningsarbeten har påbörjats. Arbeta pågår att på nytt upphandla entreprenaden för slussombyggnaden.
- Slussarna i Trollhättan finns med i Nationell plan, med planerad byggstart mellan åren 2024 och 2029. Trafikverket driver projektet. Arbeta pågår fortfarande med lokaliseringsutredningar och analysarbete.
- Muddringsåtgärden i farleden i Mälaren är avslutad. Arbeta kvarstår med utbyte av sjösäkerhetsanordningar samt viss fyrbyggnation. Detta arbete planeras vara klart under 2023.
- Farled Landsort – Södertälje finns med i Nationell plan under perioden 2024–2029. Inget beslut är fattat av regeringen gällande tillåtlighetsfrågan ännu, beslutet är en förutsättning för att tillståndsansökan kan lämnas in. Byggstart är planerad till Q3 2024 och planeras pågå under hela 2025.

⁴⁹ Ingående balans plus tilldelat anslag

⁵⁰ Handling # 302 i Utr 2018/56 (2021)

- Farleden till Luleå, Malmöporten, finns med i Nationell plan med planerad byggstart mellan åren 2024 och 2029. Enligt Sjöfartsverket planeras en provmuddring i farleden under 2022. Byggstart är fortfarande planerad till 2024.
- Skandiaporten (Göteborg) har lämnat in sin tillståndsansökan och huvudförhandling i ärendet är planerad till mars 2022.⁵¹

Det ingår i Trafikverkets ordinarie verksamhet att arbeta med att integrera sjöfarten i infrastrukturplaneringen. Bland det som Trafikverket nämner att de genomfört på området under 2021 ingår följande:

- Fördjupningen av farleden in till Hargs hamn är klar och den nya inseglingen invigdes i hösten 2021.
- Inom kort kommer en fördjupad utredning om behovet av att öka kapaciteten på Göta älv och Vänern påbörjas. Nuvarande slussprojekt inkluderar inte någon kapacitetshöjning i farlederna utan är att betrakta som en reinvestering av befintlig anläggning. För slussanläggningen i sig planeras dock för något större fartyg än idag.
- Trafikverket har sett över åtgärdsbehoven av de nya inre vattenvägarna längs ost- och västkusten som EU-kommissionen beslutade om i våras. Det har dock inte tagits några slutliga beslut om att åtgärderna ska genomföras. På västkusten krävs det ganska omfattande åtgärder, medan åtgärderna på ostkusten bedöms kunna hanteras som trimningsåtgärder.⁵²

Under 2020 redovisade Trafikverket ett inriktningsunderlag⁵³ för den långsiktiga infrastrukturplaneringen. Samma år fastställdes en färdplan⁵⁴ 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 regeringsuppdrag⁵⁵ från NGTS.

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, vilket redovisades i januari 2021.⁵⁶ I regleringsbrevet för 2021 skärptes uppdraget så tillvida att Trafikverket ska "intensifiera arbetet" med genomförandet av åtgärderna.⁵⁷ En redovisning av hur detta arbete fortskrider samt när åtgärderna beräknas vara genomförda, avslutade eller på annat sätt omhändertagna i Trafikverkets verksamhet redovisades till Regeringskansliet i december 2021.⁵⁸ Bland annat konstateras i rapporteringen när det gäller överflyttningspotentialen att varuägare, speditörer och åkerier gärna använder sjöfart och järnväg men att det är en långsam omställningsprocess. Den dialog och samverkan som Trafikverket för med näringslivet kring detta kommer att fortsätta under 2022. I regleringsbrevet för 2022 nämns inte längre något uppdrag om redovisning av åtgärder för ökad andel godstransporter på järnväg och fartyg. Se även insats F45 Satsning på intermodalitet med fokus på järnväg.

⁵¹ Handling # 452 i Utr 2018/56 (2022)

⁵² Handling # 420 i Utr 2018/56 (2022)

⁵³ Trafikverket (2020g)

⁵⁴ Trafikverket (2020c)

⁵⁵ 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).

⁵⁶ Trafikverket (2021n)

⁵⁷ Regeringen (2020e)

⁵⁸ Trafikverket (2021o)

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 ett samarbetsavtal kring att gemensamt ta fram en design för ny isbrytare som klarar en 32 m bred isränna. Designarbetet är nu så långt gånget att bara detaljer kvarstår, sista mars 2022 levererar varvet designen. Kommande steg i processen är att upphandla och bygga. Dock kvarstår finansieringsfrågan, där Sjöfartsverket har goda förhoppningar om att få besked innan sommaren. När finansieringsfrågan är löst påbörjas upphandling ganska omgående.⁵⁹

Trafikanalys samlade bedömning är att insatsen är fullföljd, eftersom processen kommit så långt att i princip enbart upphandling och finansieringsfrågan kvarstår.

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. Farledsförbättringar och därtill hörande hamninfrastrukturinvesteringar till och i Göteborgs hamn ska därför genomföras.

Uppföljning

Farleden in till Göteborgs hamn finns med i Nationell plan för transportsystemet 2018–2029 och som namngiven investering⁶⁰ av kapacitetsåtgärd i farleden i ny nationell plan 2022–2033⁶¹. I förslaget till ny nationell plan ingår Göteborgs hamnområde i ytterligare två namngivna investeringar, dels som pågående väginvestering Göteborgshamn/Lundbyleden på E6, dels som det pågående järnvägsprojektet Göteborgs hamnbana.

Infrastrukturinvesteringen, projekt Skandiaporten, är ett samverkansprojekt mellan Sjöfartsverket, Trafikverket och Göteborgs Hamn AB. Detta projekt är i en genomförandefas och hanteras inom Trafikverkets ordinarie processer.⁶² 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 2026.⁶³

⁵⁹ Handling # 417 i Utr 2018/56 (2022)

⁶⁰ En namngiven investering i förslaget till ny nationell plan 2022–2033 har en kostnad på över 100 miljoner kronor.

⁶¹ Trafikverket (2021j)

⁶² Handling # 420 i Utr 2018/56 (2022)

⁶³ Göteborgs hamn (2020)

Trafikverket är i avsiktsförklaringen 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.⁶⁴ Hamnen har genomfört vissa åtgärder i enlighet med avsiktsförklaringen. Under våren 2022 kommer en gemensam uppföljning av respektive parts åtaganden göras.⁶⁵ (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 2018.⁶⁶ Enligt medieuppgifter fanns en nästan färdig färdplan i slutet av år 2018. Någon färdplan har dock inte publicerats.⁶⁷ Arlandarådet är avslutat sedan den sista mars 2019. Hanteringen av Arlandarådets arbete är inte klar uppgav infrastrukturministern i svar på skriftlig fråga i november 2019.⁶⁸

Swedavia AB gjorde under 2020 bedömningen att det under rådande marknadsförutsättningar inte är affärsmässigt motiverat att driva Bromma vidare.⁶⁹ Denna utredning⁷⁰ remitterades hösten 2021.

I augusti 2021 publicerades en utredning om möjligheterna att avveckla driften av och verksamheterna vid Bromma flygplats. Uppdraget bestod bland annat av att beskriva hur, inklusive tidplan, en avveckling av Bromma skulle kunna gå till, med beaktande av bland annat pandemin, flygets roll i transportsystemet, behovet av tillgänglighet och samhällsviktigt flyg. I uppdraget ingick även att beskriva och redovisa åtgärder för att säkra nödvändig kapacitet vid Arlanda flygplats vid en avveckling av verksamheten vid Bromma.⁷¹ Även denna utredning remitterades hösten 2021.

Förslaget att lägga ner Bromma flygplats är kontroversiellt. Den 12 oktober 2021 ställde sig en majoritet av riksdagens partier i trafikutskottet bakom en begäran från Moderaterna om ett så

⁶⁴ Trafikverket (2021n)

⁶⁵ Handling # 420 i Utr 2018/56 (2022)

⁶⁶ Näringsdepartementet (2017)

⁶⁷ Rankka (2019)

⁶⁸ Sveriges riksdag (2019)

⁶⁹ Riksdagen (2020)

⁷⁰ Swedavia airports (2020)

⁷¹ Regeringen (2021b)

kallat utskottsinitiativ om att flytta makten från regeringen när det gäller framtida beslut om Sveriges basflygplatser.⁷²

I februari 2022 tillsatte regeringen en utredare med uppdrag att ta fram en plan för utvecklingen av Arlanda flygplats. I uppdraget ingår att ta fram en plan för utveckling av Arlanda flygplats, inklusive miljötillstånd, för att säkra tillräcklig flygkapacitet i Stockholmsområdet om Bromma flygplats läggs ner. Planen ska vara i linje med klimatmålen och därmed bidra till omställningen till fossilfritt flyg. Dessutom ska utredaren beakta de bedömningar och förslag som redovisades i utredningen kring Bromma flygplats 2021, som nämnts ovan. Uppdraget ska redovisas senast 15 juni 2022.⁷³

Trafikanalys samlade bedömning är att insatsen går från röd till gul i årets lägesbedömning. Arlandarådet i sig tycks avslutat men en utredare för Arlandas utveckling är nyligen tillsatt.

A9 Kapillära nätet på järnväg

Uppföljning

Då insatsen bedömdes vara fullgjord i 2020 års uppföljning⁷⁴ 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, Flygplatsöversynen, pågår på Regeringskansliet.⁷⁵ Enligt medieuppgifter skulle arbetet ha varit klart under år 2018 men har i nuläget inget slutdatum.⁷⁶

Trafikanalys tog under år 2019 fram rapporten *Flygplatser i fokus*. Där framkommer att det statliga driftbidraget till icke-statliga flygplatser under långt tid har uppgått till drygt 100 miljoner kronor.⁷⁷ Två typer av driftbidrag finns för kommuner 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.⁷⁸

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.⁷⁹ För år 2022 har regeringen tillfört 100 miljoner kronor i tillfälligt stöd till de regionala flygplatserna som hade inrikes linjefart under 2019. Regeringen

⁷² Riksdagen (2021)

⁷³ Regeringen (2022a)

⁷⁴ Trafikanalys (2020a)

⁷⁵ Sveriges riksdag (2020)

⁷⁶ Lindberg (2020)

⁷⁷ Trafikanalys (2019a)

⁷⁸ Trafikverket (2020a)

⁷⁹ Den tillfälliga lösningens karaktär bör därför inte betraktas som ett ställningstagande kring hur regionala flygplatser ska finansieras i framtiden.

föreslår också att stödet till flygtrafikledning på regionala flygplatser utökas med 26,5 miljoner kronor.⁸⁰ Under 2021 uppgick det ordinarie driftbidraget till flygplatser med allmän trafikplikt till 68,5 miljoner kronor respektive 35,3 miljoner kronor till de regionala flygplatser som får driftstöd enligt länsplaneförordningen.⁸¹

I juni 2021 fick Trafikverket i uppdrag att göra kompletterande analyser av beredskapsflygplatser och temporära sådana under pandemin samt hälso-och sjukvårdens och andra samhällsviktiga funktioners behov av tillgänglighet för samhällsviktiga flygtransporter i hela landet. Uppdraget omfattade enbart uppbyggnaden, finansieringen och driften av systemet med infrastruktur som ska kunna användas för samhällsviktiga flygtransporter utanför öppet-hållningstid.

Utredningens slutrapport publicerades i november 2021. I denna beskrivs förutsättningarna för att ålägga bland annat flygplatshållare av regionala icke-statliga flygplatser ett beredskapsuppdrag översiktligt.⁸² Utredningen har remitterats av regeringen, med svar senast 23 mars 2022.

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 fem 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). Det gäller även Sjöfartsverkets arbete med förenklad rapportering (B12) och myndigheternas arbete med att utveckla godskorridoren ScanMed (B13). Inom ramen för gränsnära samarbeten bedriver Sverige ett fortsatt aktivt arbete inom Barentssamarbetet (B14). Tullverkets arbete med smidigare och effektivare gränstransporter (B17) fortsätter också.

Insatsen Järnvägsförbindelse till Norge (B15) bedöms nu som klar då Sverige och Norge har haft en dialog om att gemensamt utreda järnvägsförbindelser mellan länderna. Strategisk analys av en ny fast förbindelse till Danmark (B16) var klar redan i förra måluppföljningen.

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.*

⁸⁰ Regeringen (2022c)

⁸¹ Handling # 413 i Utr 2018/56 (2022)

⁸² Trafikverket (2021e)

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 2021 beslut om medfinansiering för ett antal studier gällande järnvägsprojektet genom Bergslagen, Hallsberg–Degerön, delen Hallsberg–Stenkumla, järnvägsprojektet Sundsvall–Dingersjö, del av Ostkustbanan och Bottniska korridoren och järnvägsprojektet Norrbotniabanan, delen Ytterbyn–Bureå. Dessutom ingår Trafikverket som partner i två andra studier som beviljades medfinansiering: dels farleds- och hamnprojektet Skandiamporten–Göteborg, där Göteborgs Hamn AB är huvudpart och koordinator, dels farleds- och hamnprojektet Malmöporten–Luleå, där Luleå Hamn AB är huvudpart och koordinator.⁸³

Utbetalningarna från EU-kommissionen för Trafikverkets FSE-finansierade projekt uppgick 2021 till 505,6 miljoner kronor i stöd för investeringar och utveckling. De största utbetalningarna var till ERTMS Malmaban (241,9 miljoner kronor), Next ITS-3 (46,7 miljoner kronor), Norrbotniabanan (41,9 miljoner kronor) och järnvägsprojektet genom Bergslagen, Hallsberg–Degerön (43,9 miljoner kronor).⁸⁴

2021 års utlysning, CEF 2 Transport 2021⁸⁵, öppnade den 16 september 2021 och sista ansökningsdag var den 19 januari 2022. Den är öppen att söka för svenska aktörer inom transportsektorn. Total budget för utlysningen ligger på 6 000 miljoner euro för hela EU varav 2 800 miljoner euro är reserverade för sammanhållningsländerna⁸⁶. Utlysningen omfattar studier som bidrar till att bygga, utveckla, modernisera och slutföra TEN-T-nätverket.⁸⁷

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. Sverige är aktivt både i den administrativa styrningen av TEN-T och i det praktiska genomförandet.

Regeringskansliet deltar med stöd av Trafikverket i de kommittéer som styr arbetet med FSE och TEN-T och i de korridorforum och arbetsgrupper som ordnas kring stomnätsskorridoren "Scandinavian–Mediterranean" och sedan halvårsskiftet 2021 även korridoren "North Sea–Baltic". Stomnätsskorridoren "Scandinavian–Mediterranean" förlängdes till Narvik och Uleåborg i Finland genom beslut i juli 2021. Samtidigt förlängdes korridoren "North Sea–Baltic" till Luleå via Haparanda–Tornio (se mer i insats B13). I korridorforum deltar även representanter för svenska regioner, hamnar, kombiterminaler med flera. Därutöver planerar och genomför Trafikverket åtgärder på TEN-T-nätet med finansiering från nationell plan och CEF. Även andra svenska myndigheter, kommuner och privata aktörer genomför åtgärder i linje med

⁸³ Handling # 369 i ärende Utr 2018/56 (2022)

⁸⁴ Handling # 369 i ärende Utr 2018/56 (2022)

⁸⁵ CEF är den engelska översättningen för Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE)

⁸⁶ Portugal, Spanien, Grekland och Irland

⁸⁷ Handling # 369 i ärende Utr 2018/56 (2022)

TEN-T, med egen finansiering och med stöd av FSE. Arbetet med den kommande revideringen av TEN-T-förordningen pågår med hög intensitet. Regeringskansliet skickade i december ut en bred remiss av EU-kommissionens paket för effektiv och grön mobilitet. Arbetet med revideringen av TEN-T-förordningen kommer att pågå ytterligare minst ett år och förordningen beräknas beslutas halvårsskiftet 2023.⁸⁸

B12 Förenklad rapportering vid fartygsanlöp

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. I maj 2021 ändrades Sjöfartsverkets instruktion så att verket ges i uppdrag att verka som nationell kontaktpunkt enligt EMSWe-förordningens definition, samt att utveckla och driva det nationella IT-system som krävs enligt förordningen. Specifikationsfasen på EU-nivå fortgår alltjämt och parallellt med detta har kommittéförfarandet påbörjats varvid EU-kommissionen ytterligare ska specificera lagstiftningen.

Denna sekundärlagstiftning skulle ha varit klar i augusti 2021 enligt EMSWe-förordningen, men är minst nio månader försenad. För att åtgärda förseningen har EU-kommissionen samtidigt inlett teknisk utveckling och har hittills meddelat att de komponenter som behövs för att medlemsstaterna ska kunna påbörja sin IT-utveckling kommer att levereras enligt plan under tredje kvartalet 2022. Sjöfartsverket ökar därför successivt resursallokeringen till detta arbete och räknar med ytterligare upptrappning när IT-utvecklingen börjar under hösten 2022.⁸⁹

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

På uppdrag av regeringen har Trafikverket analyserat Scandinavian-Mediterranean Rail Freight Corridor (ScanMed RFC), dess funktion i Sverige i dag samt förutsättningarna för och konsekvenserna av en eventuell förlängning av nuvarande godskorridor till Uleåborg (Finland) och Narvik (Norge). Trafikverket bedömer att godskorridorens funktion i stort är positiv såväl organisatoriskt som verksamhetsmässigt. Trafikverket ser samtidigt förbättringsmöjligheter

⁸⁸ Handling # 424 i ärende Utr 2018/56 (2022)

⁸⁹ Handling # 370 i ärende Utr 2018/56 (2022)

exempelvis beträffande förenklade bokningsvillkor och fler trafikslag kopplad till korridoren, såsom sjöfart.⁹⁰

Enligt Trafikverket är potentialen för en förlängd godskorridor begränsad idag. Det beror på att varken finsk eller svensk godstrafik på järnväg uppfyller kraven för att kunna nyttja den förlängda delen i korridoren, det vill säga norra och mellersta Skandinavien (inklusive nordvästra Finland). Det är i dag endast vissa norska godståg som skulle kunna ansöka om förplanerade internationella tåglägen om korridoren förlängs.

På lite längre sikt finns det större potential för en förlängd korridor, men det förutsätter att näringslivet i norra Skandinavien och Finland ändrar sina transportupplägg. Varuägare, åkerier och terminaler är positiva till förplanerade tåglägen och vill öka transportererna i korridoren om järnvägen erbjuder rätt tjänster och service.⁹¹

Det pågår en revidering av förordningen för ScanMed samt införande av en ny process för tilldelning av kapacitet på den svenska och europeiska järnvägsmarknaden (TTR). Trafikverket beslutade i juli 2021 om en förlängning av ScanMed RFC, men bedömer att en svensk rekommendation om en förlängning av järnvägsgodskorridoren bör baseras på de nya och eventuellt förändrade förutsättningar som den reviderade förordningen medför (se mer under insats B11).⁹²

ScanMed RFC erbjuder som tidigare 24 förplanerade tidtabeller per dygn mellan Malmö och Maschen över Öresundsförbindelsen. Antalet ansökningar av dessa är fortfarande högt, efterfrågan är 142%, dvs mer än vad godskorridoren kan erbjuda. Inför tidtabellen 2022 har ansökta tidtabeller motsvarande 5 573 713 tågkilometer tilldelats, en minskning med 27 procent jämfört med året innan.⁹³

Under 2021 fanns ett ökat fokus på att koordinera banarbeten för att minimera dess konsekvenser på trafiken. Ett arbete med att utveckla kartfunktionen Customer Information Plattform (CIP) har genomförts för att göra järnvägen med lättillgänglig. Under 2021 koordinerade godskorridoren tre större internationella trafikstörningar varav två runt München för att informera och minimera konsekvenserna av störningarna. För att stärka samarbetet med samarbetspartners i korridoren har en deklaration "Climate Friendly Transport" tagits fram. Detta avtal är en överenskommelse om att tillsammans minska koldioxidavtrycket i transportkedjan genom att främja/öka järnvägstransporter som en klimatvänlig transportform. Detta har mottagits positivt och redan har ett flertal samarbetspartner tecknat detta tillsammans med ScanMed RFC. ScanMed RFC har även aktivt deltagit i Connecting Europe Express (CEE) tåget⁹⁴. En informationsfilm visades och representanter för ScanMed RFC har bidragit med presentationer och diskussionsforum.⁹⁵

Covid-19-pandemin har satt stopp för fysiska möten under 2021 vilket medfört att dialogen med rådgivande grupper och kunder har inskränkts till digitala möten. Ett samarbete med Shift2Rail/Europes Rail har initierats för att tillsammans demonstrera möjligheterna med 12

⁹⁰ Trafikverket (2021i)

⁹¹ Trafikverket (2021i)

⁹² Trafikverket (2021I)

⁹³ Handling # 371 i ärende Utr 2018/56 (2022)

⁹⁴ Connecting Europe Express (CEE) är ett specialtåg som ingick i Europaåret för järnväg 2021. På sin väg från Lissabon till Paris stannade tåget i mer än 100 städer i 26 länder. Ombord visades en mobil utställning som lyfte fram såväl befintliga tekniker som innovationer som förbättrar järnvägsverksamheten samt visade hur EU stöder infrastrukturprojekt

⁹⁵ Handling # 371 i ärende Utr 2018/56 (2022)

innovationsområden och etablera gemensamma planer med intressenter utmed korridoren för att praktiskt skapa nytta av innovationerna i ett tidigare skede.⁹⁶

Shift2Rail kommer ersättas av det nionde ramprogrammet för forsknings och innovation - Horizon Europé. Programmet, som i Sverige går under namnet Europas järnväg, har tilldelats nära 600 miljoner Euro från EU för att stödja den gröna och digitala övergången. Finansieringen ska matchas av deltagande parter med minst motsvarande investeringar. Trafikverket som är en av grundmedlemmarna inom Shift2Rail fortsätter sitt engagemang även inom det nya programmet.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.

Uppföljning

Trafikverket har regeringens uppdrag att medverka i, och årligen rapportera om, genomförandet av Östersjöstrategin. Uppdraget omfattar infrastruktur- och innovationsprojekt, samarbeten och nätverk med transnationell karaktär, nyttor av detta arbete samt bidrag till en mer hållbar utveckling i Östersjöregionen. Fokus ligger på ett kontinuerligt arbete som stödjer ett sammanhängande och gränsöverskridande transportsystem. Andra viktiga delar ligger på att främja effektiva samverkansformer i Östersjöregionen som stärker internationellt samarbete samt innovationsprojekt som bidrar till utveckling och spridning av nya tekniska lösningar.⁹⁸

Trafikverket har inom delmålet "Goda transportvillkor i Östersjöområdet" främst ingått i samarbeten kopplade till ett 15-tal projekt. Myndighetens deltagande sker, förutom i projektrelaterade arbetsgrupper, även i ett antal geografiska samarbeten där olika verksamhetsnära frågor behandlas. Bland dessa kan följande nämnas:⁹⁹

- Northern Dimension Partnership on Transport and Logistics (NDPTL).
- Subkommittén för Baltic Sea Region Programme (BSR). Arbetet består i att vara stöd till övervakningskommitténs svenska ledamot inom transportområdet vad det gäller bedömning av satsningens överensstämmelse med svenska förhållanden. Arbetet med utformning av programmet för perioden 2021–2027 har fortsatt under året.
- Regionchefsgrupp för väghållningsmyndigheter i norra Sverige, Norge, Finland och Ryssland. Detta är en del av Barentssamarbetet.
- Nordiskt myndighetssamarbete om transportplanering (NMT). Ett samarbetsforum för planerande myndigheter för väg och järnväg i Danmark, Norge, Finland och Sverige som startade i början av år 2017. Samarbetet syftar bland annat till att bidra till samsyn om flaskhalsar och brister i gränsöverskridande relationer, och till att kunna

⁹⁶ Handling # 371 i ärende Utr 2018/56 (2022)

⁹⁷ Trafikverket (2021g)

⁹⁸ Trafikverket (2022f)

⁹⁹ Trafikverket (2022f)

informera om och diskutera respektive myndighets underlag och förslag till åtgärder och transportplaner (framför allt väg, järnväg och sjöfartens landanslutningar).

Under 2021 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 har under 2021 levererat 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 genomfördes samtliga seminarier som webinarier. Hösten 2021 övergick ordförandeskapet i BEATA till Finland. Trafikverket bedriver ett kontinuerligt samarbete med Sveriges grannländer i Barentsregionen. Sveriges har under 2021 fortsatt sitt samarbete med Finland gällande längre och tyngre lastbilar, det gäller även gränsproblematiken i Haparanda-Torneå för järnväg samt samarbetet med Norge för utveckling av kapaciteten på Malmбанan och Ofotenbanan (se insats B15).¹⁰⁰

När det gäller Haparanda-Torneå fortsätter samarbetet med Finland och Väylä (Trafikledsverket). Trafikverket har under 2021 tillsammans med Väylä beslutat om budget för järnvägsplaner och genomförande av elektrifiering och signalreglering av sträckan Laurila-Haparanda (planeras vara färdigt 2024/25). För Malmбанan fortsätter samarbetet med norska Jernbanedirektoratet samt BaneNOR, främst för ökad axellast på Malmбанan och Ofotenbanan där man under 2021 gemensamt fattat beslut om att tillåta LKAB att framföra malmtåg med 31 tons axellast (normalt tillåten axellast är 30 ton på Malmбанan) på sträckan Kiruna-Narvik. Detta följs upp i ett gemensamt arbete där Trafikverket, BaneNOR och LKAB deltar.¹⁰¹

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

Sedan uppföljningen våren 2021 har Trafikverket publicerat de bristanalyser som vid den tidpunkten var under genomförande:

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

¹⁰⁰ Handling # 393 i ärende Utr 2018/56 (2022)

¹⁰¹ Handling # 393 i ärende Utr 2018/56 (2022)

Trafikverket redovisade den 30 november 2021 ett förslag till nationell plan för transport-systemet 2022–2033. I planen pekas flera internationella kopplingar ut där flera av dem handlar om anslutningar till Norge. Bland annat tas en fördjupad utredning av stråket Stockholm–riksgränsen–Oslo avseende kapacitetsproblem och långa restider upp. Fokus föreslås ligga på delen mellan Karlstad och riksgränsen.

Bakgrunden är att den norska regeringen har gett Jernbanedirektoratet ett uppdrag att påbörja en utredning av järnvägsförbindelsen Oslo–Stockholm. En dialog mellan Jernbanedirektoratet och Trafikverket har inletts och myndigheterna är överens om att det vore värdefullt att genomföra en gemensam utredning som bland annat undersöker möjligheterna att etappvis utveckla stråket samt ser över alternativa sätt att finansiera föreslagna åtgärder.¹⁰²

Meråkerbanan (Trondheim – Storlien) håller på att elektrifieras och står färdig 2024. Detta öppnar upp för nya person- och godstransporter längs bansträckningen. Elektrifieringen av Meråkerbanan ger en sammanhängande transportdel per järnväg mellan Östersjön och Atlanten och ger Sverige bättre möjligheter att frakta gods ut mot de isfria djuphamnarna i Trondheimsfjorden.¹⁰³

Insatsen går från gul till grön då Trafikanalys bedömer att de åtgärder som vidtagits uppfyller insatsens målsättningar.

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

Då insatsen bedömdes vara fullgjord i 2020 års uppföljning¹⁰⁴ följs insatsen inte upp i denna rapport.

B17 Smidiga och effektiva gränstransporter

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

Uppföljning

Tullproceduren styrs framför allt av EU:s regelverk och det pågår ett omfattande arbete inom EU för att göra tullproceduren helt digital. Tullverkets arbete för att införa nya system utgår från EU-kommissionens arbetsplan för elektronisk implementering av den gemensamma tullagstiftningen. Förändringarna med digitala lösningar medför även effektiviseringar, harmoniseringar och möjligheter för automatisering även för näringslivet. Under 2021 infördes det nya

¹⁰² Handling # 427 i ärende Utr 2018/56 (2022)

¹⁰³ (Arbman 2022)

¹⁰⁴ Trafikanalys (2020a)

importkontrollsystemet som har som syfte att öka möjligheterna att upptäcka hot mot säkerhet och skydd i post- och expressförsändelser som ankommer till EU med flyg. Systemet är under utveckling och kommer 2025 vara fullt utbyggt att omfatta alla trafikslag.¹⁰⁵

Tullverket har under 2021 fortsatt sitt arbete med att kontrollera gränsöverskridande avfalls-transporter. Sammanlagt har 627 ton stoppats jämfört med 570 ton under 2020.¹⁰⁶

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 gods-transporter på väg.

I årets uppföljning bedöms inga insatser övergå till fullföljda jämfört med föregående uppföljning. För insatsen C25 *Regelverk för automatiserad körning föreslagen* gör vi bedömningen att den går från röd till gul. En ny utredning har gjorts som bland annat behandlar ansvarsfrågan vid automatiserad körning, där remittering genomfördes hösten 2021. I övrigt bedömer Trafikanalys att lägesbedömningarna i uppföljningen 2021 inte förändras jämfört med föregående år.

C18 Beställaransvaret skärps

Uppföljning

Då insatsen bedömdes vara fullgjord i 2020 års uppföljning¹⁰⁷ följs insatsen inte upp i denna rapport.

C19 EU:s mobilitetspaket

NGTS: *Det är viktigt att schyssta 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

Insatsen bedömdes fullgjord redan i 2021 års uppföljning.¹⁰⁸ Sedan dess har Regeringen föreslagit ändringar i yrkestrafiklagen och lagen om utstationering av arbetstagare i en lagrådsremiss. Genom de föreslagna ändringarna genomförs den sista delen av EU:s Mobilitetspaket. Paketet ska förbättra arbetsvillkor och sociala förhållanden för förare och förenkla samt förstärka regelverken. De nya reglerna kommer underlätta kontroller av att utstationeringsregelverket följs, tydligare regler leder även till sundare konkurrensförhållanden. Lagändringarna föreslås i huvudsak träda i kraft den 15 juni 2022.¹⁰⁹ Se även insats C24.

¹⁰⁵ Handling # 392 i ärende Utr 2018/56 (2022)

¹⁰⁶ Tullverket (2022)

¹⁰⁷ Trafikanalys (2020a)

¹⁰⁸ Trafikanalys (2021a)

¹⁰⁹ Regeringen (2022b)

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 vägsplitageskatt. [...] 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 av regeringen med syftet att skapa en ordning för effektivare kontroller och sanktionssystem. Uppdraget slutredovisades i april 2021.¹¹⁰ Betänkandet var på remiss till 26 september 2021.

Regeringen föreslår i februari 2022, i en lagrådsremiss, ändringar i yrkestrafiklagen och lagen om utstationering av arbetstagare. Tydligare regler för transportföretag, förare, myndigheter och transportköpare kommer bland annat leda till sundare konkurrensförhållanden för svenska transportföretag. De kommer också leda till att svenska myndigheter får förbättrade kontrollmöjligheter. Se även insatserna C19 och C24.¹¹¹

Transportstyrelsen redovisade under 2020 ett regeringsuppdrag om korta dragbilar.¹¹² 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.

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 på remiss till 1 mars 2021.¹¹³

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 2020 års uppföljning¹¹⁴ 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

¹¹⁰ Statens offentliga utredningar (2021a)

¹¹¹ Regeringen (2022b)

¹¹² Transportstyrelsen (2020b)

¹¹³ Regeringen (2020f)

¹¹⁴ Trafikanalys (2020a)

ansvar för förarnas arbetsmiljö.¹¹⁵ Transportköpare kan också ta ansvar genom att ställa krav på att förarna erbjuds rimliga villkor. Staten har i enlighet med det så kallade ITS-direktivet skyldighet att tillhandahålla information om säkra uppställningsplatser. Regeringen anser att samordningen av säkra och trygga uppställningsplatser behöver förbättras och att tillsynen av förhållandena på området behöver utvecklas.

Uppföljning

Staten ska mot bakgrund av ITS-direktivet¹¹⁶ och utvecklingen av TEN-T (Trans-European Transport Networks) tillhandahålla information om säkra uppställningsplatser. Fram till 2029 ska Trafikverket i mars årligen, enligt ett regeringsuppdrag, rapportera en översyn av säkra uppställningsplatser.¹¹⁷ I Trafikverkets regleringsbrev för 2021 tillkom tillägg till uppdraget bestående av att särskilt redovisa status för säkerhetsnivå och planering för insatser för ökad säkerhet vid samtliga uppställningsplatser längs större vägar. Samt att redovisa sitt arbete med att öka förekomsten av kameraövervakning vid rast- och uppställningsplatser, där särskild samverkan ska ske med Polismyndigheten.¹¹⁸ Även i regleringsbrevet för 2022 finns detta tillägg.¹¹⁹

I mars 2022 beräknar Trafikverket publicera en rapport som beskriver hur Trafikverket ska genomföra åtgärderna i regeringsuppdraget. I rapporten kommer en analys redovisas av vad som behöver göras för att gapet mellan nuläge och målbild ska minska avseende förekomst av rast- och uppställningsplatser, kapacitet av parkeringsplatser samt åtgärder för förhöjd säkerhet på rast- och uppställningsplatser.

Rapporten kommer också innehålla en beskrivning av nuläge, problembild och möjliga åtgärder för säkrare uppställningsplatser. Både vad Trafikverket kan göra och vad andra aktörer kan göra för att få fler säkrare uppställningsplatser. En handlingsplan kommer att tas fram utifrån den inriktning som föreslås i rapporten. Handlingsplanen kommer bestå av Trafikverkets strategiska åtgärder, både på kort och lång sikt, fram till 2029.¹²⁰

Två pilotprojekt för säkerhetshöjande åtgärder på Trafikverkets rastplatser pågår. Ett av dem, pilotprojektet för närvarostyrd belysning på en rastplats på E6 norr om Göteborg, har driftsatts under 2021 och ska utvärderas efter ett år. Projektet syftar till att ge svar på vilken effekt en förbättrad belysning har på säkerheten och tryggheten på en rastplats.

Det andra pilotprojektet, en rastplats på E6/E20 norr om Landskrona, fick i december 2021 ett permanent tillstånd att sätta upp kameror. Driftsättning för detta är planerad till mars 2022 och ska sedan utvärderas efter ett år. Det är första gången Trafikverket får tillstånd att kamera-bevaka en rastplats med inspelning. Under 2022 ska projektet utvärderas och Trafikverket kommer därefter att ta ställning till i vilken utsträckning denna åtgärd bör vidtas på fler rastplatser.¹²¹

¹¹⁵ Arbetsmiljörégleringen ställer till exempel krav på riskbedömningar och att transportörer bland annat planerar rutterna så att onödiga risker undviks.

¹¹⁶ Trafikverket (2018c)

¹¹⁷ Regeringen (2018c)

¹¹⁸ Trafikverket (2021aa)

¹¹⁹ Regeringen (2021k)

¹²⁰ Handling # 447 i Utr 2018/56 (2022)

¹²¹ Handling # 391 i Utr 2018/56 (2022)

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. Efter dialog¹²² med arbetsmarknadens parter presenterade regeringen i februari 2021 en ny arbetsmiljöstrategi för åren 2021–2025¹²³. I denna prioriteras fyra områden¹²⁴. 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. 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 2021–2025.¹²⁵ Arbetsmiljöverket nämner i sin åtgärdsplan bland annat diskussioner med arbetsmarknadens parter kring säkrare lossning av gods.¹²⁶

Transportstyrelsens löpande arbete för att förbättra regelefterlevnaden vad gäller trafiksäkerheten för yrkesförare består bland annat av tillsynsverksamhet av kör- och vilotider, väg- arbetstidslagen och trafiktillstånd.¹²⁷ I april 2021 beslutade Transportstyrelsen och Polismyndigheten om en gemensam strategisk överenskommelse för tillsyn och kontroll av yrkes- trafik på väg. Överenskommelsen beskriver bland annat vilka överträdelser som ska prioriteras vid tillsyn och kontroller av yrkesmässiga transporter.

Övriga åtgärder som planeras under 2022, med syfte att öka trafiksäkerheten på väg, är bland annat tillståndsmätning av yrkestrafiken för gods och sociala villkor. Tillståndsmätningen är återkommande och har genomförts för gods, buss och taxi vid tre tillfällen tidigare (2012, 2015 och 2018/19). Mätningen ska mynna ut i en rapport som bland annat används som underlag för att se behov av regelutveckling samt statistik. Dessutom ska föreskrifterna om yrkesförarkompetens ses över, vars syfte är att öka kunskapen hos alla yrkesförare. Översynen omfattar bl.a. kraven på lärare i yrkesförarkompetens.¹²⁸

Sedan coronapandemins inträde har giltighetstiden för yrkeskompetensbevis, YKB, förlängts i omgångar eftersom det varit svårt att upprätthålla utbildningstakten.¹²⁹

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

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. [...]

¹²² Regeringen (2020a)

¹²³ Regeringen (2021c)

¹²⁴ Dessa fyra områden är: ett hållbart arbetsliv, ett hälsosamt arbetsliv, ett tryggt arbetsliv och en arbetsmarknad utan brott och fusk.

¹²⁵ Regeringen (2021q)

¹²⁶ Arbetsmiljöverket (2021)

¹²⁷ Handling # 78 i ärende Utr 2018/56 (2019)

¹²⁸ Handling # 432 i Utr 2018/56 (2022)

¹²⁹ Transportstyrelsen (2021f)

Uppföljning

Insatsen bedömdes vara fullgjord i 2021 års uppföljning.¹³⁰ Sedan dess har regeringen föreslagit ändringar i yrkestrafiklagen och lagen om utstationering av arbetstagare i en lagrådsremiss med syfte att förarna ska få bättre arbetsvillkor och att det ska vara sund konkurrens för svenska vägtransportföretag.

Regeringens förslag till Lagrådet anpassar utstationeringsregelverket till vägtransportområdet och klargör bland annat att utstationering av förare ska anmälas till Arbetsmiljöverket genom en särskild deklaration. Utstationering gäller när förare kör inrikestransporter, till exempel cabotagetransporter, i Sverige för utlandsetablerade transportföretag.

Men utstationering kan även gälla vid internationella transporter. Genom de föreslagna ändringarna genomförs den sista delen av det så kallade Mobilitetspaketet. Paketet ska förbättra arbetsvillkor och sociala förhållanden för förare och förenkla samt förstärka regelverken. De nya reglerna kommer att underlätta kontroller av att utstationeringsregelverket följs, tydligare regler leder även till sundare konkurrensförhållanden. Lagändringarna föreslås i huvudsak träda i kraft den 15 juni 2022.¹³¹ Se även insats C19.

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 förordning¹³² 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.¹³³ Det är Transportstyrelsen som prövar och utfärdar tillstånd för försöksverksamhet på allmän väg.¹³⁴

Trafikanalys sammanställde i ett regeringsuppdrag under 2019 ett trafikslagsövergripande kunskapsunderlag som belyser utmaningar och möjligheter med uppkopplade, samverkande och automatiserade fordon, farkoster och system.¹³⁵

Under 2018 presenterade en utredning¹³⁶ förslag till bland 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 föreslogs träda i kraft den 1 juli 2019, men det skedde aldrig. Frågan har återigen utretts och en promemoria överlämnades till regeringen i maj 2021, där remissvaren från den tidigare nämnda utredningen samt den utveckling som skett internationellt på området beaktades.¹³⁷ Promemorian består av två delar, ansvarsfrågan vid automatiserad körning samt nya regler i syfte att främja en ökad användning av geostaket. Bland annat har

¹³⁰ Trafikanalys (2021a)

¹³¹ Regeringen (2022b)

¹³² Förordning (2017:309) om försöksverksamhet med självkörande fordon.

¹³³ Regeringen (2020c)

¹³⁴ Transportstyrelsen (2021a)

¹³⁵ Regeringen (2018f), Trafikanalys (2019d)

¹³⁶ Statens offentliga utredningar (2018a, 2018b)

¹³⁷ Regeringen (2021a)

ansvarsfördelningen mellan olika aktörer under automatiserad körning samt förarens roll, uppgifter och ansvar då ett fordon kan föras både manuellt och automatiserat analyserats. Utredningen remitterades hösten 2021.

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.

Trafikanalys samlade bedömning är att insatsen går från röd till gul i årets uppföljning eftersom en utredning genomförts och remitterats under hösten 2021.

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.

Det så kallade fjärde järnvägspaketet implementeras, genom nya lagar i Sverige, den 1 juni 2022. Detta inkluderar en järnvägsmarknadslag, en järnvägstekniklag och en järnvägs-säkerhetslag. Dessutom träder även en lag om nationella järnvägssystem i kraft. Den nya lagstiftningen ska bidra till att det blir enklare för aktörer att ta sig in på järnvägsmarknaden och att i slutändan fler väljer tåget vid resor och transporter. Harmoniseringen genom EU-lagstiftningen syftar till att ta ytterligare steg för ett gemensamt europeiskt järnvägsområde utan tekniska, administrativa och rättsliga hinder.¹³⁸

Transportstyrelsen bidrar i EU-arbetet för att öka tillgängligheten och förenkla för kunder att köpa och utföra godstransporter. Inom EU genomförs EU-kommissionens strategi för hållbar och smart mobilitet där satsningar för godstransporter på järnväg finns med. I december 2021 presenterade kommissionen ett paket för effektiv och grön mobilitet där bland annat revidering av TEN-T-förordningen¹³⁹ ingår.

Revideringen av TEN-T-förordningen innefattar även delar av godskorridorförordningen¹⁴⁰ som ska revideras i syfte till att reglera hur järnvägskorridorerna ska förvaltas, organiseras och utvecklas. I förslaget kommer de elva godskorridorer som finns idag att ingå i de nio europeiska transportkorridorerna. För Sverige innebär detta att Scandinavian–Mediterranean (ScanMed) förlängs från Örebro till Luleå–Narvik och att Sverige också kommer att vara del av korridoren North Sea–Baltic på sträckan Haparanda–Luleå.

¹³⁸ Handling # 440 i Utr 2018/56 (2022)

¹³⁹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU.

¹⁴⁰ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik.

Godskorridorförordningen utvärderades 2021 av EU-kommissionen. Under 2022 ska de göra en konsekvensbedömning för att ta hand om de brister som framkom i utvärderingen. Transportstyrelsen planerar att bidra till kommissionens arbete för att öka tillgängligheten och förenkla för kunder att köpa och utföra godstransporter och arbetar brett internationellt för att frågor om inträdeshinder och konkurrensneutralitet ska få genomslag i kommissionens regelarbete.

Men för att försäkra sig om att kapacitetstilldelningsprocessen ska fungera både för gränsöverskridande godstrafik och persontrafik arbetar kommissionen samordnat med godskorridorförordningen och kapacitetstilldelningen. Transportstyrelsen anser därför att den konsekvensbedömning som genomförs under 2022, gällande godskorridorförordningen och genomförande av utvecklingsarbetet av kapacitetstilldelningen "Timetabling and Capacity Redesign" (TTR), måste hanteras utifrån hypotesen att det kan utmynna i lagförslag om förändringar både för person- och godstrafiken. Sådana förändringar kommer att ha påverkan även på de nationella järnvägsmarknaderna.

På frågan om hur Transportstyrelsen bedömer utvecklingen på detta område konstaterar de att implementeringsarbetet av det fjärde järnvägspaketet och nya lagstiftningsinitiativ i enlighet med kommissionens strategi för hållbar och smart mobilitet syftar bland annat till att främja godstransporter på järnväg. Men i och med att detta är ett pågående arbete är det för tidigt att se direkta effekter, dock finns höga ambitioner för godstransporter på järnväg nationellt som inom EU.¹⁴¹

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 2024.¹⁴² Bromsar av komposit har visat sig bromsa sämre i nordiskt vinterklimat jämfört med gjutjärnsbromsar. Transportstyrelsen har genomfört tester med olika typer av bromsblock under fyra vintersäsonger och konstaterar att olika faktorer påverkar bromsförmågan.

På sikt behövs en förbättrad standard för godkännande av vinteregenskaper, antingen att dessa utvecklas av EU:s järnvägsbyrå, ERA, eller genom påverkan av europeiska myndigheter gentemot exempelvis Europeiska standardiserings-organisationen (CEN).¹⁴³ I oktober 2021 publicerade Transportstyrelsen en uppdaterad riskbedömning med resultaten av de senaste vinterproven och drifterfarenheter. I denna belyser de vilka risker som uppstår vid användandet av kompositbromsblock under nordiska vinterförhållanden.¹⁴⁴ Transportstyrelsen har dessutom täta möten med branschen i denna fråga.¹⁴⁵

I Tyskland infördes de nya bullerkraven redan 2020, vilket innebär att alla tyska vagnar ska ha kompositblock, även vid transporter utomlands. Samtidigt inför Tyskland sanktioner för de järnvägsvagnar som har annat än kompositbromsblock.¹⁴⁶

Under 2021 har Trafikverket 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. Under året genomfördes bulleråtgärder som bullerdämpande skärmar och fasadåtgärder för cirka 3 800 personer längs statliga vägar och järnvägar.¹⁴⁷

¹⁴¹ Handling # 440 i Utr 2018/56 (2022)

¹⁴² Förordning 1304/2014/EU

¹⁴³ Transportstyrelsen (2021c)

¹⁴⁴ Transportstyrelsen (2021e)

¹⁴⁵ Handling # 331 i Utr 2018/56 (2021)

¹⁴⁶ Transportstyrelsen (2020a)

¹⁴⁷ Trafikverket (2022e)

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.

Uppföljning

En preliminär kostnads-nyttoanalys från Europeiska unionens järnvägsbyrå visar att fjärde järnvägspaketet, kommer medföra kortare ledtider och sänkta kostnader för järnvägsföretagen vid tillståndsprövningen. Införlivandet av fjärde järnvägspaketet är försenat i Sverige, lagstiftningen beräknas kunna träda i kraft första juni 2022.¹⁴⁸ Lagstiftningen är framtagen för att skapa bättre förutsättningar för ett gemensamt europeiskt järnvägsområde utan tekniska, administrativa och rättsliga hinder mellan länderna.

Transportstyrelsen uppger att de handlagt ett antal ansökningar om gemensamt säkerhetsintyg¹⁴⁹ utifrån det regelverk som implementerades i och med fjärde järnvägspaketet. De tillhandahåller även personal i form av Pool of Experts för att stötta ERA i handläggningen av gemensamma säkerhetsintyg för företag som bedriver järnvägstrafik i mer än ett land som omfattas av det nya regelverket. Hittills uppges att erfarenheterna inte visar på någon påtagligt minskad ledtid eller förenklade ansökningsförfaranden för dessa tillståndsärenden, det bör dock beaktas att det fortfarande pågår ett utvecklingsarbete både när det gäller arbetssätt och systemutveckling av OSS (One Stop Shop¹⁵⁰) där dessa ärenden handläggs.

Ifråga om fordonsgodkännande finns det inga förändringar vad gäller tillfälliga godkännanden, eftersom dessa ännu inte påverkats av fjärde järnvägspaketet p.g.a. att de nya svenska järnvägslagarna inte trätt i kraft. För övriga fordonsgodkännanden har dock handläggningstiderna blivit längre efter att fjärde järnvägspaketet infördes, framför allt när det gäller ärenden där ERA (Europeiska järnvägsbyrån) är beslutande organ men även ifråga om ärenden som Transportstyrelsen beslutar.

Både för gemensamma säkerhetsintyg och fordonsgodkännanden kan handläggningstiderna förklaras delvis av resursbrist, men även frånsatt detta tar handläggningen längre tid snarare än kortare efter att OSS och det nya regelverket implementerades.

Transportstyrelsen uppger att förseningen av de nya järnvägslagarna bland annat innebär att Transportstyrelsen inte kan ta betalt för att handlägga ansökningar om gemensamt säkerhetsintyg.

Viktiga milstolpar under 2022 är, förutom ikraftträdandet av de nya svenska järnvägslagarna, kravet på ECM¹⁵¹ för lok och passagerarfordon. Detta innebär att godstransportörer på järnväg behöver uppfylla kraven i ECM-förordningen inte bara ifråga om sina godsvagnar utan även sina dragfordon. Detta kan göras antingen genom att man anlitar en extern certifierad ECM, genom att den egna organisationen ECM-certifieras, eller (om det gäller dragfordon som enbart används i den egna organisationen) så kan kraven i ECM-förordningen uppfyllas

¹⁴⁸ Transportstyrelsen (2022a)

¹⁴⁹ Ett gemensamt säkerhetsintyg krävs för att bedriva trafik på järnvägsinfrastruktur som ingår i det europeiska järnvägssystemet, och som går utanför ramen för ett "nationellt trafiksäkerhetstillstånd".

¹⁵⁰ One-stop-shop är Europeiska Unionens järnvägsbyrås (ERAs) databas.

¹⁵¹ ECM (Entity in Charge of Maintenance) är ett begrepp för den organisation eller företag som är ansvarigt för ett järnvägsfordons underhåll, en underhållsansvarig enhet.

inom ramarna för säkerhetsstyrningssystemet. Det innebär i så fall i praktiken att kravbilden för att få gemensamt säkerhetsintyg utökas med kraven i ECM-förordningen för dessa företag, eller att man behöver anlita extern ECM eller ECM-certifiera den egna organisationen.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 svenskkontrollerade handelsflottan minskade kraftigt under 2020. Den har under en längre tid haft en svagt negativ trend, med några få års återhämtning. Nedgången under 2020 berodde på ett kraftigt minskat antal inhyrda utländska fartyg, medan antalet svenska fartyg var oförändrat. Det medförde att andelen svenska fartyg steg från 41 till 46 procent år 2020.

Fartygens storlek eller lastförmåga, avspeglas i bruttodräktigheten, det så kallade tonnaget. De inhyrda utländska fartygen är i regel större än de svenska. Det totala tonnaget ökade från 12 till 15 miljoner 2010–2019, vilket motsvarar cirka två procent per år. Därefter har det minskat, till följd av att det inhyrda utländska tonnaget minskade kraftigt. När det inhyrda tonnaget minskade under 2020 blev effekten en ökad andel svenskregistrerat tonnage, från 16 till 21 procent. Totalt under perioden 2010–2020 har dock andelen svenskregistrerat tonnage minskat från 33 till 21 procent.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. Inte heller under 2021 har det enligt Transportstyrelsen gjorts något 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, är tidsbesparande, står för kvalitet och trygghet och som borgar för rättssäkerhet. Transportstyrelsen uttrycker även en önskan om att inkludera processen om förhandsbesked om sjöfartsstöd i denna portal.¹⁵⁵

Transportstyrelsen uppmärksammar behovet av att se över konstruktionen av den svenska stämpelskatten, som i ett internationellt perspektiv framstår som förhållandevis hög och ofta är den största kostnaden vid inflaggning.¹⁵⁶ Svensk sjöfart publicerade under 2021 en rapport om stämpelskattens påverkan på svensk sjöfart, med jämförelser mot andra länder. Rapporten drar slutsatsen att en förändring av stämpelskatten kan öka antalet svenskflaggade fartyg och därmed, bidra till att säkra svensk industris konkurrenskraft, ökade intäkter till staten och samtidigt styra mot miljö- och klimatvänlig sjöfart.¹⁵⁷

¹⁵² Handling # 455 i Utr 2018/56 (2022)

¹⁵³ Trafikanalys (2022b)

¹⁵⁴ Transportstyrelsen (2021b)

¹⁵⁵ Handling # 449 i Utr 2018/56 (2022)

¹⁵⁶ Trafikanalys (2020b)

¹⁵⁷ Blå Tillväxt (2021)

När det gäller sjöfartsstöd¹⁵⁸ fattas beslut av Delegationen för sjöfartsstöd¹⁵⁹ 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 enligt förslag 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. Det har ännu inte tillkommit något nytt i ärendet.¹⁶⁰ År 2020 utbetalades 1,23 miljarder i sjöfartsstöd till 33 rederier vilket är mindre än 2019 då 37 verksamheter tillsammans erhöll 1,56 miljarder kronor.¹⁶¹

Regeringen beslutade om ett tillfälligt anpassat sjöfartsstöd i juni 2020 för att stödja sjöfartsbranschen under coronapandemin och som del i att säkra en stark svensk sjöfart även efter krisen. Stödet gällde fram till den 30 september 2021. Fram till juni 2021 har regeringen via Delegationen för sjöfartsstöd stöttat drabbade rederier med 65 miljoner kronor genom detta tillfälliga stöd.¹⁶²

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 förenklingar 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 närsjöfart¹⁶³ har både Transportstyrelsen och Svensk Sjöfart gjort inspel kring regelutveckling. Transportstyrelsen nämner bland annat behov av att modernisera den centrala lagstiftningen¹⁶⁴ på sjöfartsområdet för att möjliggöra regeringens målsättningar. Det finns totalt sett i handlingsplanen¹⁶⁵ 20 åtgärder eller aktiviteter där Transportstyrelsen har någon form av roll. Med en tolkning av

¹⁵⁸ 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 (2019b)

¹⁵⁹ Delegationen för sjöfartsstöd (2021)

¹⁶⁰ Handling # 379 i ärende Utr 2018/56 (220128)

¹⁶¹ Trafikanalys (2021c)

¹⁶² Regeringen (2021e)

¹⁶³ Trafikverket (2019b)

¹⁶⁴ 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).

¹⁶⁵ Handlingsplanen är en delleverans under Trafikverkets uppdrag om en nationell samordnare.

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 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. Det nya regelverk som i remissen föreslogs till januari 2021 är inte längre aktuellt.¹⁶⁶ Arbeta pågår och förhoppningen är att under 2022 kunna presentera ett aktuellt förslag.
2. *Inflaggningslots*. Angående regelförenkling för fartygsregistrering så har Transportstyrelsen utvecklat en modell med inflaggningslots som en fokuspunkt 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. Information finns samlad på Transportstyrelsens webbplats¹⁶⁷ om hur inflaggning går till, en mer funktionell portal har inte införts ännu. Trots det uppger Transportstyrelsen att inflaggningslotsen som funktion är etablerad både internt och externt. Många aktörer hittar numera fram till inflaggningslotsen, såväl externa aktörer och intressenter som personer internt som har frågor om inflaggningar och nybyggnationer. Arbetet med att öka medvetenheten om att denna kontaktyta och funktion finns, har pågått under 2021 både internt och externt. Om än i begränsad utsträckning med avseende på rådande världsläge.

Under 2021 spelade Tillväxtverket in en film, "Enklare för företag – med lots" som publicerades på Transportstyrelsens och Tillväxtverkets sociala kanaler. Även Svensk Sjöfart medverkar på filmen. Transportstyrelsen konstaterar att fartyg fortfarande flaggas in i Sverige, även om det inte syns någon större ökning i det svensklagrade tonnaget, vilket bland annat beror på att en hel del fartyg flaggas in av rederier som förnygrar sin flotta.¹⁶⁸ Etableringen av inflaggningslotsen som fokuspunkt för specialsjöfarten har ännu inte påbörjats. (Se även insats C28)

3. Transportstyrelsen har på regeringens uppdrag analyserat vilka åtgärder som behövs för att förbättra förutsättningarna för *specialsjöfarten*¹⁶⁹ under svensk flagg. Utredningen presenterades i juni 2020 där Transportstyrelsen föreslår att de själva ska ha kontakt med rederierna i frågor som rör specialsjöfarten och att en så kallad fokuspunkt inrättas. Transportstyrelsen fick i regleringsbrevet för 2021 i uppdrag att analysera förutsättningarna för och konsekvenserna av att sluta ömsesidiga bilaterala närfartsavtal i syfte att möjliggöra utveckling av specialsjöfart under svensk flagg. I rapporten konstateras att det går att anta att närfartsavtal som en enskild åtgärd visserligen förbättrar villkoren under svensk flagg men inte i tillräcklig utsträckning för att få en kännbar inflaggning av specialfartyg. Men även åtgärder av mindre betydelse som i ett större sammanhang, och på längre sikt, kan förbättra villkoren för specialsjöfart under svensk flagg bör prioriteras. Det konstateras också att Transportstyrelsen behöver mandat för att få ingå denna typ av ömsesidiga bilaterala avtal och

¹⁶⁶ Transportstyrelsen (2021h)

¹⁶⁷ Transportstyrelsen (2021b)

¹⁶⁸ Handling # 449 i Utr 2018/56 (2022)

¹⁶⁹ 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.

att mer djuplodade analyser behöver genomföras för att kunna lyfta möjliga generella konsekvenser av införandet av bilaterala avtal.

4. *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-chartras till en svensk redare eller från en svensk redare och att införa en särskild del i fartygsregistret för pråmar och flytande utrustning.¹⁷⁰ Beredning pågår inom Regeringskansliet.
5. *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 såsom deltagande i grupper och möten inom bland andra International Maritime Organization (IMO) och i EU.¹⁷¹ Transportstyrelsen uppger att arbetet med målbaserade regler/funktionella krav är en huvudprincip som de har med sig i alla frågor. Myndigheten strävar efter att alla regler ska skrivas på ett sätt som gör dem teknikneutrala. Inom t.ex. IMO är det flera parallella processer igång. Däribland Goal-Based Ship Construction Standards (GBS) som är ett koncept som har utvecklats inom IMO sedan 2002, där bland annat Sverige driver på utvecklingen. Filosofin bakom konceptet är att IMO ska skapa övergripande målbaserade regler som sedan möts upp av preskriptiva regelsamlingar som kan utvecklas både av IMO samt av nationella administrationer. Vanligast är dock att så kallade klassningssällskap (Recognised Organisations, RO) utvecklar preskriptiva regelsamlingar som möter de mål med tillhörande funktionskrav som stipuleras av IMO. En fördel med GBS är att det skapar en transparent regelprocess där alla steg går att övervaka och verifiera. Genom återkoppling via analys kan ett målbaserat regelverk systematiskt övervaka risknivån för fartyg, individer, egendom och miljö. Detta gör också att systemet verkar proaktivt och snabbare kan omhänderta ny teknik och nya tendenser istället för att agera på händelser, dvs. reaktiv regelutveckling.

På grund av pandemin har flertalet övergripande frågor (där GBS är en) inom IMO tappat framfart, helt enkelt då tiden inte funnits att diskutera dessa mycket komplexa frågor under korta digitala möten. Transportstyrelsen uppger dock att vissa framsteg har gjorts när vissa RO regelverk har kunnat godkännas under GBS strukturen under 2021.

Sveriges övergripande ståndpunkt inom GBS-arbetet är, och har alltid varit, att Goal Based Standards är framtiden för alla IMO:s konstruktions- och utrustningsorienterade regelverk. Frågan är både komplex och oerhört långsiktigt, och det finns en risk att intresset falnar om det händer för lite, vilket innebär att Sveriges engagemang kan ha stor betydelse. Å andra sidan är regelverkets komplexitet av sådan art att arbetet inte får stressas fram alltför mycket, eftersom man då riskerar att få ett slutresultat som inte överensstämmer med vad man hade förväntat sig.

Den svenska ståndpunkten bygger på att IMO:s regelverk måste revideras i grunden och att konventionerna och de enskilda kapitlen behöver få en liknande utformning. Konventionerna ska därtill vara utformade på ett sätt som främjar den tekniska ut-

¹⁷⁰ Handling # 251 i Utr 2018/56 (2021)

¹⁷¹ Handling # 449 i Utr 2018/56 (2022)

vecklingen och möjliggör att utforma alternativa tekniska lösningar på givna problem.¹⁷²

Utöver detta redovisade Transportstyrelsen i maj 2021 ett uppdrag¹⁷³ om att utreda och föreslå åtgärder för att bidra till en mer säker, hållbar och effektiv sjöfart. Utredningen berör bland annat sjömäns arbets- och levnadsvillkor.¹⁷⁴ I början av 2022 har Transportstyrelsen ännu inte fått direktiv från regeringskansliet att gå vidare i frågan.¹⁷⁵

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 och rapportering av transporter av farligt gods. Uppgifter om sådana transporter är ofta förenade med sekretesskydd. Möjligheterna till uppföljning är därför begränsade inom ramen för NGTS.

Fem statliga myndigheter har ansvar för regelutveckling, kompetensförsörjning och tillsyn på området: Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), Transportstyrelsen, Strålsäkerhetsmyndigheten, Polismyndigheten och Kustbevakningen.

- MSB ansvarar för regelverk på väg och järnväg, vissa transportgodkännanden och tillstånd samt examination av förare och säkerhetsrådgivare. MSB har tillsyn över säkerhetsrådgivare, lastanordningar, transportskydd, samt utbildning och examination av förare av transporter av farligt gods. MSB ger rådgivning och information, stödjer forskning och utveckling, samt samordnar tillsynsmyndigheternas verksamhet.
- Transportstyrelsen ansvarar för regelverk kring sjö- och lufttransporter av farligt gods, samt har tillsyn över sjö-, luft- och järnvägstransporter av farligt gods.
- Strålsäkerhetsmyndigheten ansvarar för regelverk och tillsyn av transporter av radioaktiva ämnen på väg och järnväg samt till sjöss och i luft.
- Polismyndigheten har tillsyn över vägtransporter av farligt gods. Myndigheten är vidare behörig när det gäller vissa frågor om lastning och lossning av farligt gods samt om färduppehåll vid transport av farligt gods.
- Kustbevakningen har tillsyn över farligt gods i hamnars landområden som är avsedda för vidare transport. På Transportstyrelsens begäran görs även tillsyn över sjötransporter av farligt gods.

Tillsynsmyndigheterna har ett forum för samverkan kring tillsyn (SAMTILL), men det görs ingen samlad verksamhetsrapportering om myndigheternas arbete med transporter av farligt gods. MSB har en webbkanal med nyheter, information och rapporter inom sitt ansvarsområde, inklusive internationell regelutveckling inom väg och järnväg.¹⁷⁶ Det finns ingen motsvarande kanal hos Transportstyrelsen för sjöfart och luftfart.

¹⁷² Handling # 449 i Utr 2018/56 (2022)

¹⁷³ Regeringen (2020h)

¹⁷⁴ Transportstyrelsen (2021d)

¹⁷⁵ Handling # 390 i Utr 2018/56 (2022)

¹⁷⁶ MSB (2022b)

Till årets uppföljning ombads alla tillsynsmyndigheter att beskriva sitt arbete med transporter av farligt gods under 2021 mot bakgrund av målformuleringen i NGTS. Samtliga myndigheter inkom med underlag.¹⁷⁷ Den ideella branschföreningen Säkerhetsrådgivare för farligt gods i Sverige (SFGS) har också delgett en lägesbedömning.¹⁷⁸ Här följer en sammanfattning.

- MSB har under året publicerat två ändringsföreskrifter för väg- respektive järnvägs-transporter av farligt gods. Myndigheten har vidare ingått flera avtal med fördragsparter till regelverket inom väg (ADR) för att säkerställa kontinuitet i transportflödet under pandemin. Därtill har fokus lagts på frågor gällande ökat skydd mot brottsliga tillgrepp på transporter med farligt gods, till exempel ett samarbete med Norge och diskussioner med övriga fördragsparter till ADR med målet är att skärpa transportskyddet. MSB deltar vidare i Trafikverkets pågående regeringsuppdrag om säkra uppställningsplatser där MSB är samrådspart i frågor om farligt gods.
- Transportstyrelsen luftfart har under 2021 gett ut nya föreskrifter inom lufttransporter av farligt gods TSFS 2021:30. En ambition är att de ska resultera i en ökad incidentrapportering. Myndigheten bedömer denna som eftersatt. Tillsynen reducerades på vissa områden till följd av pandemin. Ett nytt system för kompetensutbildning (CBTA) inom lufttransporter av farligt gods håller på att implementeras. Myndigheten deltar vidare i ett europeiskt samarbete kring handläggningen av överflygning med farligt gods och transporter av litiumbatterier.
- Transportstyrelsens enhet spårtrafik genomförde under 2021 två tillsyner av järnvägs-transporter av farligt gods. Antalet var begränsat på grund av pandemin. Dessa genererade sex tillsynsärenden, fler än antalet kontroller beroende på att flera företag kan vara involverade i samma järnvägstransport. Avvikelser handlade i huvudsak om bristande märkning och/eller godsdeklARATIONER.
- Strålsäkerhetsmyndigheten har genomfört sex inspektioner i samverkan med hamnar. Dessutom har en större inspektion gjorts mot ledningssystemet för transporter på en kärnteknisk anläggning. Antalet är något mindre än normalt på grund av pandemin. Inga rapporteringspliktiga transportolyckor har förekommit, vilket är normalbilden. Däremot beskriver myndigheten problemet med "Denial of Shipment", att transporter förvägras eller försenas, till exempel medicinska preparat. Färjerederierna mellan Sverige och Finland har som policy att inte frakta någon typ av radioaktiva ämnen, varmed transporten måste gå på väg över Haparanda. Problemet har även uppstått vid en flygtransport. Ett antal säkerhetsproblem följer med det: sämre infrastruktur, långa avstånd och körtider som kan skapa risker i vägtrafiken.
- Polismyndigheten nämner inga särskilda åtgärder under 2021, men rapporterar att tillsynsarbetet har bedrivits enligt regelverk och rutiner, totalt 4 851 vägkontroller, varav 873 (18 procent) involverade en avvikelse från ADR. Andelen var i linje med tidigare år. Antalet kontroller var något lägre än planerat.
- Kustbevakningens kontroller och tillsyn är riskbaserat och utgår från en tillsynsplan. Kontrollerna avser farligt gods som ska gå vidare från en hamn antingen med sjö-, väg- eller järnvägstransport. Tillsynen genomförs av farligt godsinspektörer. För att öka kontrollförmågan utökades grundutbildningen av inspektörer under 2020—2021. Det resulterade i totalt 28 verksamma inspektörer under 2021, att jämföra med 17 år

¹⁷⁷ Handling # 384 i ärende Utr 2018/56 (2022), Handling # 395 i ärende Utr 2018/56 (2022), Handling # 419 i ärende Utr 2018/56 (2022), Handling # 439 i ärende Utr 2018/56 (2022), Handling # 442 i ärende Utr 2018/56 (2022), Handling # 443 i ärende Utr 2018/56 (2022), Handling # 445 i ärende Utr 2018/56 (2022)

¹⁷⁸ Handling # 450 i ärende Utr 2018/56 (2022)

2020. Myndigheten kontrollerade under året 1 538 lastbärare, varav andelen brister uppgick till 38 procent. Andelen brister har legat runt 40 procent under de senaste fyra åren. Kustbevakningen ser det som en indikation på bristande sjösäkerhet. Det handlar vanligtvis om avsaknad eller bristfällig lastsäkring. Myndigheten hoppas att ett utökat antal inspektörer på sikt ska bidra till bättre regelefterlevnad och högre säkerhetsmedvetenhet hos aktörerna i transportkedjan.

- SFGS anser att säkerheten kring transport och hantering av farligt gods i transportflödet generellt sett är god, men att komplexa regelverk innebär utmaningar för efterlevnad. Ökad säkerhet samt regelefterlevnad skulle kunna nås genom regel-förenklingar och större informationstransparens i logistikflödet.

Den sammantagna bilden är att myndigheterna bedriver säkerhetsarbetet var för sig, men att en samordnad risk- och incidenthantering uteblir. Det visar sig exempelvis i myndigheternas årsredovisningar.¹⁷⁹ I vissa fall beskrivs säkerhetsarbetet mer utförligt, i andra fall betydligt mindre. MSB har också publicerat en slutrapport från forskningsprojektet "Säkrare transporter av farligt gods genom transparent informationshantering och samverkan".¹⁸⁰ Som titeln antyder handlar projektet om ett utvecklat säkerhetsarbete genom bättre informations- och kunskapsunderlag. En regelbunden och systematisk lägesbild över åtgärdsbehov och insatser bör övervägas i form av en gemensam årsrapport från tillsynsmyndigheterna.

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

Då insatsen bedömdes vara fullgjord i 2021 års uppföljning¹⁸¹ följs insatsen inte upp i denna rapport.

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.

Inför den aktuella uppföljningen efterfrågades underlag om insatsarbetet under 2021 från de sex myndigheter som ingår i samverkansområdet Transporter (SOTP): Trafikverket, Transportstyrelsen, Sjöfartsverket, Luftfartsverket, Energimyndigheten och Myndigheten för

¹⁷⁹ Kustbevakningen (2022), MSB (2022c), Polismyndigheten (2022), Strålsäkerhetsmyndigheten (2022), Transportstyrelsen (2022b)

¹⁸⁰ MSB (2021)

¹⁸¹ Trafikanalys (2021a)

samhällsskydd och beredskap.¹⁸² SOTP är ett av sex samverkansområden enligt Förordning (2015:1052) om krisberedskap och bevakningsansvariga myndigheters åtgärder vid höjd beredskap. Trafikanalys förfrågan till de sex myndigheterna avsåg underlag som belyser myndigheternas insatser och arbete kring de fyra insatser som ingår i insatsområdet "Stärkt krisberedskap och civilt försvar för samhällsviktiga transporter".

Utöver myndigheterna i SOTP efterfrågade Trafikanalys även underlag från Livsmedelsverket och Socialstyrelsen.¹⁸³ Myndigheternas bevakningsområden inom livsmedelsförsörjning och sjukvård kan motivera särskild samverkan kring och samordning av beredskapsinsatser för samhällsviktiga transporter, varför frågan ställdes om några sådana insatser har genomförts under 2021. Livsmedelsverket och Socialstyrelsen, liksom MSB, har inte rapporterat några särskilda insatser för krisberedskap och civilt försvar för samhällsviktiga transporter.

Trafikanalys har även konsulterat publiceringar inom krisberedskap och civilt försvar i DiVA (Digitala Vetenskapliga Arkivet), samt myndigheternas publikationsdatabaser. Trafikanalys samlade lägesbedömningar är desamma som tidigare. Det kvarstår betydande oklarhet och osäkerhet kring ansvar, åtgärdsbehov och resurser på detta insatsområde.

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

Uppföljning

Sedan 2017 har Trafikverket ett samverkansansvar för krisberedskap och planering av höjd beredskap på transportområdet.¹⁸⁴ I myndighetens inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen 2022–2033/2037 lyftes krisberedskap och civilt försvar fram som ett nytt prioriterat område.¹⁸⁵ Ett nytt anslag föreslogs på drygt 1 miljard kronor per år (se nedan). I myndighetens aktuella remissförslag till nationell plan 2022–2033 ingår inte detta anslag. Diskussionen om krisberedskap och civilt försvar är också över lag mer sparsam i remissförslaget. Myndigheten hänvisar till att kostnader för förmågeutveckling till civilt försvar antas ligga under ett annat utgiftsområde i statsbudgeten, Försvar och samhällets krisberedskap.¹⁸⁶

Under 2021 lämnade Trafikverket, Transportstyrelsen, Sjöfartsverket och Luftfartsverket på uppdrag av regeringen ett gemensamt förslag på hur regeringens aviserade medel för civilt försvar på transportområdet ska fördelas mellan myndigheterna.¹⁸⁷ Förslaget till fördelning anammades i regeringens budgetproposition för 2022.¹⁸⁸ I korthet innebär det en budget för transportmyndigheternas arbete med civilt försvar på cirka 1,25 miljarder under 2022–2025.

¹⁸² Handling # 376 i ärende Utr 2018/56 (2022), Handling # 423 i ärende Utr 2018/56 (2022), Handling # 429 i ärende Utr 2018/56 (2022), Handling # 434 i ärende Utr 2018/56 (2022), Handling # 438 i ärende Utr 2018/56 (2022)

¹⁸³ Handling # 433 i ärende Utr 2018/56 (2022), Handling # 437 i ärende Utr 2018/56 (2022)

¹⁸⁴ SFS (2019)

¹⁸⁵ Trafikverket (2020g)

¹⁸⁶ Trafikverket (2021j)

¹⁸⁷ Trafikverket, Transportstyrelsen m fl. (2021)

¹⁸⁸ Regeringskansliet (2021a)

Transportmyndigheterna ser att arbetet inledningsvis handlar om att bygga upp och utveckla organisationen och verksamheten internt, samtidigt som de framhåller att medlen är begränsade i förhållande till behoven.

Trafikverket hade som enskild myndighet också i uppdrag av regeringen att delge ett närmare underlag om åtgärdsbehov och kostnader inom krisberedskap och civilt försvar med utgångspunkt i inriktningsunderlaget till nationell plan 2022–2033.¹⁸⁹ Det lämnades till regeringen i december 2021. Här kvarstår förslaget på 1 miljard per år och omfattar bara Trafikverkets kostnader för att utveckla sin analys- och planeringsförmåga, krigsorganisation, informations- och cybersäkerhet och åtgärder i infrastrukturen. Myndigheten uppger att en närmare specifikation av åtgärdsbehov förutsätter att myndigheten först bygger upp en grundläggande analys- och planeringsförmåga, cirka tre miljarder under de inledande fyra åren.

Frågan om samhällsviktiga transporter omnämns kortfattat i form av en framtida analys av åtgärdsbehov inom infrastruktur för väg och järnväg. Hur samhällsviktiga transporter kopplar till frågor om försörjningsberedskap och resurssamordning berörs inte. Inte heller beskriver Trafikverket dagens organisation och resurser för myndighetens arbete med krisberedskap, säkerhet och riskhantering. Det bör rimligtvis vara en utgångspunkt för framtiden.

I Trafikanalys tidigare uppföljningar av NGTS har vi konstaterat en brist på helhetsgrepp kring och samordning av ansvars-, planerings- och resursfrågor om krisberedskap och civilt försvar på transportområdet, inklusive informations- och cybersäkerhet. Underlagen är fragmenterade och svåröverskådliga. Det finns inget samlat planeringsunderlag som berör krisberedskap och civilt försvar när det gäller kritisk transportinfrastruktur och samhällsviktiga transporter. Frågor om civilt försvar och informations-/cybersäkerhet står i fokus, men det framgår inte om och hur dessa delar hänger ihop med varandra och med risker och sårbarheter på andra områden, till exempel extremväder och behovet av klimatanpassningsåtgärder.

Det saknas specifikationer av samlade kostnader för krisberedskap och civilt försvar, såväl för enskilda myndigheter som i transportsektorn i sin helhet. Därtill finns det oklarheter om ledningsansvaret för samordning, såväl inom enskilda myndigheter som transportsektorn i sin helhet. Trafikanalys bedömning är att det inte har skett några reella förändringar i dessa frågor under 2021.

Transportmyndigheterna har till Trafikanalys redovisat en rad insatser under 2021 som avser att stärka myndigheternas beredskapsförmåga. Här sammanfattar vi insatser av relevans för robusthet och redundans i kritisk infrastruktur och samhällsviktiga transporter.¹⁹⁰

- MSB har beviljat forskningsmedel till projekt för utveckling av krisberedskap inom transportsystemet specifikt och med start under år 2021 eller senare, till exempel utveckling av vädervarningar i transportsystemet, övervakning och vädermätning i vägtrafiknätet, användning av drönare, obemannade flygplatser, med mera.
- Trafikverket har påbörjat arbetet med att integrera civil beredskap i myndighetens ordinarie styrnings, planerings- och uppföljningsprocesser, inklusive en långsiktig målbild 2030 samt integrering i infrastrukturplanering.
- Trafikverket stärker också förmågan inom IKT. En samarbetsplattform för "begränsat hemlig information" är under etablering. Arbetet med ledningsstödsystem för

¹⁸⁹ Trafikverket (2021d)

¹⁹⁰ Handling # 376 i ärende Utr 2018/56 (2022), Handling # 423 i ärende Utr 2018/56 (2022), Handling # 429 i ärende Utr 2018/56 (2022), Handling # 438 i ärende Utr 2018/56 (2022)

beredskapsorganisationen pågår. Planering har startat för att identifiera kritiska leveranser/system för Totalförsvaret.

- Trafikverket har ökat kunskapen om sin roll och ansvar inom civil beredskap. Det har resulterat i att alla verksamheter på ett tydligare sätt är engagerade i arbetet med förmågeutveckling.
- Trafikverket fortsätter sitt arbete med kontinuitetsplanering av kritiska punkter i väg- och järnvägsnäten, bland annat genom upprättandet av nya planer och rutin för övningar.
- Trafikverket har lämnat kompletterande underlag och förslag avseende svenska beredskapsflygplatser.
- Trafikverket har infört särskilda krav i basunderhållskontrakt med leverantörer för ökad robusthet. Det kan röra sig om vinterkritiska sträckor eller resurser.
- Trafikverket har påbörjat ITS-åtgärder för en ökad trafikledningsförmåga i Stockholm i form av nya system för skyltstyrning och bättre informationsanalys samt investeringar i nya portaler och skyltar längs viktiga komplexa trafikleder.
- Trafikverket arbetar fortsatt med klassificering av broar som säkerställer tillgänglighet. Tillståndsbaserade broreparationer utförs. Dessa åtgärder kommer förlänga broarnas livslängd och vidmakthålla deras robusthet och trafiksäkerhet.
- Trafikverket arbetar vidare med utredningar av rasrisk från bergsslänterna längs väg- och järnvägsanläggningen där den långsiktiga målsättningen är att minska risken för ras och skred.
- Transportstyrelsen prioriterar för närvarande arbetet med att stärka informations- och IT-säkerheten. Myndigheten påpekar att någon aktör bör ha ett utpekad ansvar för att säkerställa tillgång till transporter i krissituationer, men att ingen har det idag.
- Sjöfartsverket genomför säkerhetsskyddsanalyser av kritiska funktioner som VTS och Lotsning. Analyserna är en grundläggande och viktig del i ett strukturerat och systematiskt säkerhetsskyddsarbete.
- Sjöfartsverket har påbörjat planeringsarbetet för att hantera och leda verksamheten under höjd beredskap och krig.
- Sjöfartsverket utreder för närvarande behov av alternativa produktions- och ledningsplatser. Arbetet pågår också med att samlokalisera lotsplanering och VTS till tre trafikcentraler, vilket ska öka verksamhetens robusthet och redundans.
- Luftfartsverket bedriver ett utvecklingsarbete för ökad förmåga att leverera flygtrafiktjänst oberoende av beredskapsläge, programmet Robust Flygtrafiktjänst (RF). Programmet rymmer för tillfället drygt 20 initiativ. Utöver investeringar inom radar och radioområdet handlar det om IT-säkerhetsrelaterade initiativ.
- MSB och Energimyndigheten har inte uppgett några särskilda insatser av relevans för robusthet och redundans i transportinfrastruktur och samhällsviktiga transporter.

Trafikanalys vill betona att uppföljningen av denna insats inte avser myndigheternas ansvar, utan nationella mål och insatser för robust transportinfrastruktur och redundans i samhällsviktiga transporter. Transportmyndigheterna är däremot viktiga informationskällor om det nationella arbetet på området. Att döma av transportmyndigheternas och andras underlag

finns det fortfarande betydande oklarheter om nationella åtgärds- och resursbehov, ansvar och roller, målbilder och planer.

Ansvaret för att se till att vissa transportförmågor – med alla ingående komponenter – över huvud taget finns är ett ansvar som ligger utanför de enskilda aktörerna inom sektorn, eller hos dem gemensamt. Det kan behöva analyseras vilka funktioner som är grundläggande för nationen att upprätthålla under kris och krig och precisera detta ansvar. Av myndigheterna inom transportområdet är det ingen som har uppdraget att se till att branschen och transportererna fungerar.¹⁹¹

Det råder ingen tvekan om att krisberedskap och civilt försvar är på myndigheternas agenda. Deras insatser berör en rad områden, krisberedskap, informationssäkerhet och civilt försvar (jämför insats D33). Däremot är det oklart om och hur arbetet svarar mot nationella åtgärdsbehov och resurser för kritisk transportinfrastruktur och samhällsviktiga transporter. Dagens fokus är åtgärder inom ramen för myndigheternas nuvarande ansvar och uppdrag, samtidigt som de konstaterar att ansvar och resurser inte lever upp till behoven.

Operativa insatser är i flera fall begränsade till den egna verksamheten. Trafikverkets arbete med kontinuitetshandling av samhällsviktiga noder i infrastrukturen är exempelvis viktigt och centralt, men här vore det naturligt med en nationell kontinuitetsplan för samhällsviktiga noder i samordning med andra aktörer i transportsektorn.

Ingen myndighet ger exempel på insatser för ökad redundans i samhällsviktiga transporter. Ingen myndighet nämner vare sig eget eller gemensamt arbete kring nya ersättningssystem för samhällsviktiga transporter. Vidare finns det exempel på enskilda säkerhetsinsatser för digitala system, men det förs ingen närmare diskussion av nationella åtgärdsbehov eller resurser (jämför insats D35).

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 flödssäkerhet.*

Uppföljning

Insatsen avser framför allt myndigheternas förebyggande beredskapsarbete med riskanalyser och beredskapsplanering. Ansvaret berör alla myndigheter som ingår i SOTP, samverkansområdet Transporter,¹⁹² enligt Förordning (2015:1052) om krisberedskap och bevakningsansvariga myndigheters åtgärder vid höjd beredskap. Här nedan följer en sammanfattning av insatser som myndigheterna har lyft fram i skrivelser till Trafikanalys.¹⁹³

- Trafikverket har inom ramen för civilt försvar arbetat med att skapa förutsättningar samt att öka kunskapen om och förståelsen för arbetet med planering för kris och höjd beredskap (Civil beredskap). Det handlar om en rad säkerhets- och skyddsåtgärder inom verksamheten, från resursförstärkningar och kompetensutveckling, till

¹⁹¹ FOI (2021)

¹⁹² MSB, Trafikverket, Transportstyrelsen, Sjöfartsverket, Luftfartsverket och Energimyndigheten

¹⁹³ Handling # 376 i ärende Utr 2018/56 (2022), Handling # 423 i ärende Utr 2018/56 (2022), Handling # 429 i ärende Utr 2018/56 (2022), Handling # 438 i ärende Utr 2018/56 (2022)

förmågeutveckling inom informationssäkerhet och säkerhetsskydd samt stärkt cybersäkerhet för system inom myndighetens ansvarsområde.

- Beslut har tagits om inriktning för Trafikverkets arbete med Civil beredskap 2021–2025. Inriktningen är en brygga mellan å ena sidan omvärldens krav i form av politisk inriktning, författningar och faktorer i verkligheten och å andra sidan de åtgärder som Trafikverket behöver vidta i sin beredskapsplanering.
- Trafikverket fortsätter arbetet med att utveckla arbetssätt för krishantering. Målet är att ensa ledningsorganisationerna för kris- och höjd beredskap samt skapa fungerande och tillämpade rapporteringsrutiner och lägesbildshantering, nationellt och regionalt med ett transportövergripande perspektiv.
- Trafikverket genomför ett projekt om materialförsörjning och "företagsplanläggning" med finansiering från MSB. Projektet syftar till att säkerställa tillgång till material och personal i kris och vid höjd beredskap. En del i detta är att utreda behov av företagsplanläggning, dvs. kontraktering av leverantörer av viktiga varor och tjänster i syfte att säkerställa tillgänglighet i kris och vid höjd beredskap.
- Trafikverket medverkar i löpande nordisk samverkan inom civil beredskap, i första hand med Finland sedan ett antal år. Tio prioriterade utvecklingsområden har identifierats och en 3-årig masterplan för arbetet kommer att fastställas under 2022. Ambitionen är att involvera övriga nordiska länder i samarbetet. I december 2021 initierades kontakterna med Norge.
- Sjöfartsverket har etablerat en ökad samverkan med länsstyrelser och andra aktörer inom krisberedskap och totalförsvar. Arbete har påbörjats med att se över och utveckla verksamhetens kris- och krigsorganisation för att anpassa den till hela hotskalan.
- Sjöfartsverket har etablerat en samverkan med Försvarsmakten samt börjat definiera områden där Sjöfartsverket och Försvarsmakten har ett behov av fortsatt samverkan samt gemensam förmågeutveckling.
- Sjöfartsverket genomför tillsammans med andra berörda aktörer ett projekt inom robust navigering och positionering.
- Luftfartsverket har tagit fram kort- och långsiktiga mål för att stärka myndighetens totalförsvarsförmåga och förmågan att leverera flygtrafiktjänst i alla beredskaps-skeden, även i krig. Myndighetens arbete omfattar här information och utbildning av medarbetare, inventering och analys, metodutveckling, anskaffning av utrustning, med mera.
- Luftfartsverket har inom civilt försvar arbetat med framför allt beredskapsplanering, delvis tillsammans med andra beredskapsmyndigheter. Arbetet med att vidareutveckla krigsorganisationen pågår löpande.
- Luftfartsverket har tagit fram en plan för säker kommunikation och investerade i nya och alternativa kommunikationsmedel för ökad krisledningsförmåga.
- Luftfartsverket påbörjade utveckling av nya funktioner "underrättelse" och "logistik", och en stärkt försörjningsberedskap.

I DiVA noterar vi 11 forskningspublikationer under 2021 som berör transporter och beredskap. Det är i samma storleksordning (10–15) som det årliga antalet rapporter för perioden 2017–2021. Tre av dessa är av mer strategisk karaktär, varav två rapporter berör regeringsuppdrag

till Trafikverket, dels att utreda betydelsen av tåg färjeförbindelsen Trelleborg–Tyskland för en långsiktigt hållbar transportförsörjning,¹⁹⁴ dels att utreda behovet av beredskapsflygplatser.¹⁹⁵ Den förstnämnda har vi berört i föregående uppföljning.¹⁹⁶ Den senare rapporten rymmer ett förslag på ett utökat antal beredskapsflygplatser, från 10 till 22, och har skickats på remiss.¹⁹⁷ Den tredje rapporten berör transporter av farligt gods (se C30).

Av det samlade underlaget, inklusive åtgärder under D32, framgår att myndigheternas arbete med stärkt beredskap fortskrider och är under utveckling.

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

Transportmyndigheterna är involverade i ett löpande nationellt och internationellt arbete med samverkan kring civil krisberedskap och civilt försvar. Här följer en sammanfattning av initiativ som myndigheterna har lyft fram i skrivelser till Trafikanalys.¹⁹⁸

- MSB lyfter fram TP SAMS, Transportsektorns samverkan inför samhällsstörningar. I forumet ingår samtliga transportmyndigheter, Energimyndigheten, samt branschorganisationer som Sveriges regionala flygplatser, Tåg företagen, Transportföretagen, Svensk kollektivtrafik, Svensk taxi, Jernhusen, Åkeriföretagen och Skärgårdsredarna. Trafikverket är ordförande och samordnare. TP SAMS träffas var tredje vecka. Extra samverkansmöten sker vid behov.
- Trafikverket framhåller också vikten av TP SAMS. Dess huvudsyfte är att stärka hela transportsektorns beredskap inför samhällsstörningar genom utökad samverkan. Arbetet styrs genom styrelsebeslut och genom av styrelsen fastställda styrdokument: Arbetsformer och Mål- och Strategi 2021–2023, inklusive Verksamhetsplan.
- Trafikverket bedömer att TP SAMS har bidragit till att utveckla myndighetens roll som samordnare, samt att öka kunskapen mer generellt om ansvar, roller, förutsättningar och utmaningar för krisberedskap och civilt försvar på transportområdet.
- Trafikverket bedömer att TP SAMS har bidragit till en bättre krishantering under den två år långa pandemin och därigenom också stärkt den framtida förmågan. TP SAMS har genomfört frekventa och regelbundna möten för att upprätta lägesbilder som delunderlag till Trafikverkets samlade rapportering till regeringen. Arbetet har varit till stöd för alla medverkande.
- Sjöfartsverket nämner också funktionen av TP-SAMS som lägesbildhantering under ledning av Trafikverket. Därutöver tar myndigheten upp enskilda samverkansformer

¹⁹⁴ Trafikverket (2021w)

¹⁹⁵ Trafikverket (2021e)

¹⁹⁶ Trafikanalys (2021a)

¹⁹⁷ Regeringen (2022e)

¹⁹⁸ Handling # 376 i ärende Utr 2018/56 (2022), Handling # 423 i ärende Utr 2018/56 (2022), Handling # 429 i ärende Utr 2018/56 (2022), Handling # 438 i ärende Utr 2018/56 (2022)

med företrädare för sjöfartsbranschen. Det kan handla om att involvera branschen i arbetet med att utarbeta remissvar eller andra underlag.

- Luftfartsverket deltar också i TP SAMS. Luftfartsverket uppger vidare att myndigheten är beroende av flygplatserna för att utöva sin tjänst. Flygplatserna tecknar avtal med flygtrafiktjänstleverantörer som är dess kunder. Det finns inget uppdrag för flygplatser att återuppta sin totalförsvarsförmåga.

I likhet med Trafikanalys uppföljning 2021 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 TP SAMS. Det har resulterat i ett aktivt och intensivare erfarenhets- och kunskapsutbyte i sektorn.

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

I Trafikanalys uppföljning 2021 påtalades en brist på sektorssamordning, ledning, systematisk styrning och uppföljning av cybersäkerhetsfrågor. Trafikanalys kan inte se att den situationen har förändrats. I likhet med tidigare kvarstår betydande osäkerhet om åtgärds- och resursbehov (se D32). Här följer en sammanfattning av initiativ som transportmyndigheterna har lyft fram i skrivelser till Trafikanalys.¹⁹⁹

- Trafikverket uppger att de har vidtagit åtgärder för att stärka cybersäkerhetsförsvaret för de system som myndigheten ansvarar för och som är en del i att tillgodose samhällets behov av transporter. Planering och genomförande av ytterligare åtgärder pågår i syfte att stärka Trafikverkets egen förmåga och stärka samverkansförmågan inom sektorn och andra relevanta aktörer.
- Transportstyrelsen uppger att frågor om IT- och informationssäkerhet är prioriterade.
- Sjöfartsverket uppger också att åtgärder har vidtagits för att stärka cybersäkerheten.
- Luftfartsverket har delgett ett något fylligare underlag. Under 2021 har förbättringar skett inom säkerhetsskyddsområdets alla delar: personalsäkerhet, fysisk säkerhet, informationssäkerhet och medvetandehöjande insatser.
- Luftfartsverkets nya anvisningar och föreskrifter för informations- och IT-säkerhet 2020 har i stora delar omsatts till genomförandeplaner. Myndigheten hanterade enstaka säkerhetshändelser.
- Luftfartsverket avslutade projektet "Förbättrad säkerhet" under 2021. Det resulterade i en rad säkerhetsförbättringar vid kontrollcentralerna i Stockholm och Malmö. Vidare har säkerhetshöjande åtgärder skett genom programmet Robust Flygtrafiktjänst (se D32) och processutveckling, till exempel informationsklassning.

¹⁹⁹ Handling # 376 i ärende Utr 2018/56 (2022), Handling # 423 i ärende Utr 2018/56 (2022), Handling # 429 i ärende Utr 2018/56 (2022), Handling # 438 i ärende Utr 2018/56 (2022)

I Trafikanalys tidigare uppföljningar har vi inte noterat några nya initiativ till samverkan kring informations- och cybersäkerhet i transportsektorn. Luftfartsverket är i år ett undantag som rapporterar konkreta insatser för gemensam säkerhet på luftfartsområdet. I övrigt finns det inget i myndigheternas underlag som indikerar en reell förändring, dvs. att gemensamma målbilder för cybersäkerhet skulle vara under utveckling i transportsektorn.

Samtidigt har MSB och FOI tagit fram nya underlag som pekar på större risk- och hotbilder på transportområdet. Det gäller exempelvis rapporter om hybridhot och elektromagnetiska hot.²⁰⁰ Trots dessa och återkommande nyhetsrapportering på området har vi inte kunnat identifiera några initiativ till gemensamma målbilder för cybersäkerhet.

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

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 bedömer Trafikanalys att tre insatser för närvarande är pågående. Det avser *Vägsлитageskatt* (E36), *Eko-bonusen* (E38) och *Miljöstyrande avgifter* (E40). Två insatser bedömdes som fullföljda i uppföljningen i mars 2021 och omfattas inte i denna uppföljning. Insatsen *Tonnagebeskattning* (E39) anser vi fortfarande är osäker då den hänvisar till en utvärdering av beskattningen som ännu inte har påbörjats.

E36 Vägsлитageskatt

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

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 regelförbrytningen 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 vägsлитage.²⁰¹ Uppdraget skulle ha redovisats den 30 september men har förlängts till den 31 mars 2022.²⁰²

²⁰⁰ FOI (2021), MSB (2022a)

²⁰¹ Finansdepartementet (2020)

²⁰² Regeringen (2021m)

E37 Miljökompensation

Uppföljning

Då insatsen bedömdes vara fullföljd i 2020 års uppföljning²⁰³ 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.

Uppföljning

Eko-bonussystemet syftar till att öka överflyttningen mellan väg och sjöfart och på så sätt öka miljönyttan och minska slitaget på vägnätet. I budgetpropositionen för år 2018 uppgavs att ekobonusen skulle utvärderas efter år 2020, något som ännu inte har skett.²⁰⁴

Ekobonussystemet i sin nuvarande form är bara budgeterat till år 2022, något godkännande-beslut för fler år finns inte i dagsläget. I stället har regeringen budgeterat för ett breddat ekobonussystem med 100 miljoner kronor per år 2022–2024.²⁰⁵ Trafikverket har i samband med det fått i uppdrag att ta fram förslag för hur ett sådant system skulle kunna utformas.²⁰⁶ Trafikverkets förslag på utformning av breddad ekobonus har utgått från nuvarande stödsystem för ekobonus till sjöfart men har vidgat omfattningen med utgångspunkt i Trafikanalys tidigare förslag på en breddad ekobonus. Förslaget på ny utformning omfattar därmed förutom sjötransporter, även järnvägstransporter och intermodala transportupplägg samt en bredare krets av stödmottagare vilket efterfrågas av näringslivet. Stödet har även breddats till att omfatta fler investeringar till en stödprocent på upp till 50 procent samt ett stöd för förberedande arbete för att kunna utveckla och ta fram förslag på nya transportupplägg.²⁰⁷

Under 2021 betalade Trafikverket ut 26,5 miljoner kronor i miljökompensation till redare, för överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart (ekobonus). Av dessa medel avser 500 000 kronor Trafikverkets kostnader för administration av stödet.²⁰⁸

E39 Tonnagebeskattning

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

²⁰³ Trafikanalys (2020a)

²⁰⁴ Handling # 260 i ärende Utr 2018/56 (2021)

²⁰⁵ Handling # 382 i ärende Utr 2018/56 (2022)

²⁰⁶ Trafikverket (2021f)

²⁰⁷ Trafikverket (2022b)

²⁰⁸ Trafikverket (2022e)

Uppföljning

Regeringens avsikt har varit att utvärdera effekterna av systemet. Detta har ännu inte skett.²⁰⁹ Tolv företag var godkända för tonnagebeskattnings under år 2021.²¹⁰

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 utsatte 2020 en särskild utredare med uppdrag att undersöka hur ett nytt miljöstyrande system för godstransporter på väg kan utformas. Utredningstiden är förlängd till senast den 31 mars 2022 (se även E36).²¹¹

Regeringen har budgeterat 550 miljoner kronor per år under 2021–2025 för miljökompensation för godstransporter på järnväg. Syftet är att främja en överflyttning från väg till järnväg och uppnå mer miljönytta och stärka järnvägens konkurrenskraft.²¹²

Regeringen har beslutat att miljöstyrande start- och landningsavgifter ska införas från 1 augusti 2021, i syfte att minska flygets klimatpåverkan. Dessa miljöstyrande avgifter kommer att inkluderas i Swedavias avgifter från 1 januari 2022 och gäller för Arlanda och Landvetter.²¹³

Banavgifter tas ut med stöd i järnvägslagen (2004:519) och ska bidra till att finansiera vidmakthållandet av järnvägen. De ska minst motsvara järnvägens marginalkostnader för drift, underhåll och reinvesteringar. Trafikverket har låtit ta fram nya skattningar av marginalkostnaderna (ASEK 7.0), och beräknat vilka intäkter en tillämpning av dessa skulle generera utifrån gällande trafikprognoser. Med dessa förutsättningar kommer banavgifterna att generera cirka 26,9 miljarder kronor under tolvårsperioden. Beloppet inkluderar intäkter från bokningsavgifter och kringtjänster.²¹⁴ Regeringen tillför 1,37 miljarder kronor med början 1 december 2021, för att möjliggöra en nedsättning av banavgifterna. Satsningen görs för att minska coronapandemins konsekvenser på järnvägsoperatörernas ekonomiska situation.²¹⁵

Farledsavgiften är en offentlig rättslig avgift av kollektiv natur avsedd att finansiera samtliga Sjöfartsverkets kostnader som kan relateras till Sjöfartsverkets farledsverksamhet. Sjöfartsverket föreslår att genomföra en höjning av farledsavgiften med 9,1 procent från gällande avgiftsnivåer i SJÖFS 2019:3 från och med den 1 januari 2022. Motiven till höjningen av farledsavgiften är att ta höjd för myndighetens kostnader (motsvarande 1,1 procent) och för att täcka utgifterna för miljöincitamentet (motsvarande åtta procent). Sjöfartsverket blev under 2020 beviljade anslag om 300 mnkr för att täcka de förluster som uppstått under året till följd av Covid-19. Tack vare detta tillskott kunde ett underskott undvikas som annars skulle uppstått som en konsekvens av minskade avgiftsintäkter. I juni 2021 beslutade riksdagen att

²⁰⁹ Svensk sjöfart (2020)

²¹⁰ Handling # 454 i ärende Utr 2018/56 (2022)

²¹¹ Regeringen (2021m)

²¹² Trafikverket (2021b)

²¹³ Transportföretagen (2021), Swedavia (2021), Handling # 375 i ärende Utr 2018/56 (2022)

²¹⁴ Trafikverket (2021k)

²¹⁵ Regeringen (2021l)

Sjöfartsverket får ytterligare anslag om 130 miljoner kronor i syfte att täcka även årets förluster till följd av pandemin.²¹⁶

Regeringen beslutade under hösten 2020 att utöka uppdraget för den nationella samordnaren för inrikes sjöfart och närsjöfart till att samordnaren även ska belysa frågor om hamnar och hamnavgifter (se F42). I september 2021 lämnade den nationella samordnaren in en rapport kopplat till det utökade uppdraget. Utifrån en workshop med varuägare och enkät till hamnarna presenterar samordnaren åtgärder som bidrar till en överflyttning från väg till sjöfart.²¹⁷

E41 Samlad bild av skatter och avgifter

Uppföljning

Då insatsen bedömdes vara fullgjord i 2021 års uppföljning²¹⁸ 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. I detta insatsområde har en mängd utredningar, samarbeten och dialoger genomförts av aktörerna.

I årets uppföljning gör vi lägesbedömningen att två av insatserna går från osäkra (gult) till fullföljd (grönt) jämfört med föregående år. I insatsen F50 *Transportnätsbeskrivning för omlastning* har informationssystemet Laslo utvecklats betydligt, även om det fortfarande finns utvecklingspotential kvar. I insatsen F45 *Satsning på intermodalitet med fokus på järnväg* har Trafikverket slutredovisat regeringsuppdraget om att intensifiera arbetet med att främja intermodala järnvägstransporter. I övrigt har lägesbedömningarna i Trafikanalys i uppföljning inte förändrats jämfört med föregående år, utöver de två som är omnämnda ovan är fyra insatser pågående och tre fullföljda.

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 [...]

²¹⁶ Sjöfartsverket (2021)

²¹⁷ Trafikverket (2021r)

²¹⁸ Trafikanalys (2020a)

Uppföljning

En nationell samordnare för ökad inrikes- och närsjöfart tillsattes 2019 som ett led i ett sexårigt regeringsuppdrag, som alltså ska slutredovisas 2024.²¹⁹ 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.

För deluppdrag 3 publicerades en första handlingsplan i maj 2019 med 62 åtgärdsförslag som ska stärka svensk inrikes och närsjöfart.²²⁰ Planen ses över löpande, vid de regelbundna myndighetsmöten som sker inom uppdraget. Den uppdateras dock inte publikt utan redovisning sker i mars årligen till Regeringskansliet. Andra intressenter får statusen uppdaterad genom samverkan, bloggar, nyhetsmaterial med mera.²²¹

I juni 2020 fastställde Trafikverket en färdplan för överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Färdplanen förtydligar hur Trafikverket kommer att genomföra alla de åtgärder som redovisats i del- eller slutredovisningar av regeringsuppdragen "Tillsätta en nationell samordnare", "Verka för bättre förutsättningar" och "Intensifiera arbetet med att främja intermodala godstransporter". Åtgärderna som ska genomföras på kort sikt (inom två år) och på lång sikt (inom fem år) och styrs av en särskild chefsgrupp som följer upp arbetet löpande.²²²

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.²²³ I fråga om dialog, se även insatserna A7 och F44.

I november 2020 utökades uppdraget genom att samordnaren även 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 redovisades den 30 september 2021.²²⁴

I januari 2022 utökades uppdraget med ytterligare tre delar. Samordnaren ska nu även föra dialog med Sveriges hamnar och Sjöfartsverket med målsättningen att få till stånd likvärdiga miljö- och klimatstyrningsincitament i hamn- och farledsavgifterna. Dessutom ska en kartläggning genomföras av miljö- och klimatincitamenten i avgiftssystemen i de utländska hamnar som mest frekventeras av trafik till och från svenska hamnar. Samordnaren ska även

²¹⁹ Regeringen (2018d)

²²⁰ Trafikverket (2019b)

²²¹ Handling # 310 i Utr 2018/56 (2021)

²²² Trafikverket (2020c)

²²³ Handling # 310 i Utr 2018/56 (2021)

²²⁴ Trafikverket (2021r)

föra en dialog med hamnar, rederier, transportköpare och andra berörda aktörer för att utreda förutsättningarna för gröna korridorer och hur dessa kan utformas för att så effektivt som möjligt bidra till bland annat minskade utsläpp inom sjöfarten.²²⁵

Enligt Trafikverkets nationella samordnare fortskrider arbetet i stort sett enligt plan, med handlingsplanen och dess 62 åtgärdsförslag. En uppdatering av handlingsplanen kommer att göras i samband med rapporteringen i mars 2022. Sannolikt blir det vissa marginella justeringar och tillägg för det fortsatta arbetet med samordningsuppdraget. Sammantaget konstateras att överflytningsfrågan är mer komplex och tar längre tid än vad som förutsågs, även om framsteg gjorts. Coronapandemin har försvårat arbetet såtillvida att samverkan med aktörerna inte varit görbart på distans fullt ut. Pandemin har dessutom bidragit till osäkerheter på hela transportmarknaden, vilket exempelvis lett till att transportköparna agerat ännu mer försiktigt än tidigare, något som förstärkts ytterligare av att priset på sjötransporter stigit under denna period.

I september 2021 redovisades tilläggsuppdraget om hamnarna.²²⁶ I denna utredning presenteras ett antal olika förslag varav regeringen tog fasta på några genom det tilläggsuppdrag som tilldelades Trafikverket i januari 2022, till uppdraget om att inrätta en den nationella samordnaren, som beskrivits ovan. Vidare hölls en halvtidskonferens i september 2021 av genomförandet av uppdraget. Under 2021 har också de särskilda insatserna för Vänersjöfarten summerats och bland annat resulterat i en gemensam plan för det fortsatta arbetet med att öka andelen godstransporter på Vänern.

Fyra projekt har beviljats ekobonusstöd, vilket hittills har resulterat i att två nya sjöfartslinjer som flyttar gods från väg till sjö har startat upp. Ytterligare försök till att starta nya linjer har gjorts, men har inte lett till varaktiga linjer. Exempelvis gjordes försök att starta en insjöfartspendel för godscontainerar på Mälaren, där ett nära samarbete med Sjöfartsverket gjorde det möjligt att med kort planeringshorisont bygga en inlandssjöfartsförbindelse mellan Mälaren och Norvik.

Generellt sett så har det enligt samordnaren tagits steg framåt i överflytningsfrågan. Det har startat nya sjöfartslinjer och flera hamnar och rederier har uttalade affärsidéer om att flytta gods från väg till sjöfart. Dock sker ingen överflyttning på bredare front, vilket till viss del beror på att transportköparna inte förflyttat sina positioner nämnvärt. Under 2022 kommer därför dialogen med transportköparna att prioriteras, med mål att flytta några konkreta godsflöden från väg till sjö. Övriga exempel på milstolpar under 2022 är att ha större fokus på sjöfartens omställning, samt att driva gemensamt arbete med Sjöfartsverket om möjligheterna att införa lättnader i sjöfartens avgifter för att främja en överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart.²²⁷

F43 Fler inre vattenvägar

Uppföljning

Då insatsen bedömdes vara fullgjord i 2020 års uppföljning²²⁸ följs den inte upp i denna rapport.

²²⁵ Regeringskansliet (2022)

²²⁶ Trafikverket (2021r)

²²⁷ Handling # 421 i Utr 2018/56 (2022)

²²⁸ Trafikanalys (2020a)

F44 Fortsatt dialog och samverkan för ökade sjötransporter

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

Uppföljning

Insatsen faller inom ramen för uppdraget om att inrätta en nationell samordnare för sjöfart (F42 ovan), enligt uppgift från Regeringskansliet.²²⁹ Dialog med berörda aktörer är en central del i uppdraget.²³⁰

Samverkan är en naturlig del av det löpande arbetet i den nationella samordnarens uppdrag. Samordnaren har många gånger fungerat som kittet mellan näringsliv och myndigheter, men också mellan branschaktörerna genom det helikopterperspektiv som samordningsrollen medför.

Under 2021 etablerades exempelvis ett forum för inre vattenvägar, dessutom har det varit ett nära samarbete med hamnar, rederier, och transportköpare i Vänerområdet. Ett erfarenhetsutbyte med Norge om sjöfartens omställning har påbörjats och Trafikverket har aktivt deltagit i att ta fram förslag till nya styrmedel inom ramen för Trafikanalys regeringsuppdrag om att uppdatera den klimatpolitiska handlingsplanen. Milstolpar under 2022 består bland annat av dialoginsatser med transportköpare.²³¹

En del i detta arbete är att Trafikverket i avsiktsförklaring med Göteborgs Hamn har kommit överens om att hamnen ska verka aktivt för överflyttning av gods till sjöfart.²³² De ska även minska den negativa lokala miljöpåverkan från sjöfarten och den tunga vägtrafiken till och från hamnens terminaler.²³³ Angående dialog se även insatserna A7 och F42.

Trafikanalys kontaktade Transportföretagen Sveriges hamnar för en kommentar om insatsen. De uppger att pandemin även under 2021 har påverkat möjligheten till att genomföra verksamhetsplanen som planerat. Precis som under fjolåret har inga aktiviteter som krävt fysiska möten genomförts, däremot har de deltagit i flera FOI-projekt. De har en kontinuerlig och bra dialog med den nationella samordnaren för sjöfart. Transportföretagens VD har medverkat på Godstransportsrådets möten under året tillsammans med ett medlemsföretag.

Transportföretagen Sveriges hamnar uppgav under fjolårets uppföljning av NGTS att de saknar utväxling av medverkan i Godstransportsrådet. Trots gruppens sammansättning av tunga aktörer används inte dess potential till att initiera förändringar som kan leda i riktning mot godsstrategins ambitioner. De vidhåller att detta gäller alltjämt.

De uppger vidare att ett perspektivskifte har skett, och istället för att fokusera på enskilda projekt för godsöverflyttning, tillämpas allt oftare ett intermodalt perspektiv. Trafikslagen ska samverka, och de lyfter gärna fram hamn- och sjöfartens komparativa fördelar i förhållande till övriga trafikslag, och med fokus på de ökade godsmängderna.

²²⁹ Information i samband med ett möte mellan Trafikanalys och Infrastrukturdepartementet 2020-02-04.

²³⁰ Regeringen (2018d)

²³¹ Handling # 431 i Utr 2018/56 (2022)

²³² Handling # 310 i Utr 2018/56 (2021)

²³³ Trafikverket (2021n)

En tydlig besvikelse och exempel på att det finns mycket kvar att göra inom närsjöfarten uttrycks genom två exempel. Det första är ett par medlemshamnars engagemang om att få till stånd en Mälarpendel. Trots hamnarnas kraftfulla rabatter till rederiet kunde inte verksamheten överleva, mycket på grund av de höga statliga avgifterna och kantiga avgiftsstrukturerna. De konstaterar att "när närsjöfart inte kan bedrivas i landets mest tätbefolkade region, och som därtill skulle kunna avlasta och skapa samhällsnyttor till ett ofta överbelastat vägnät, är det svårt att se när närsjöfart ska kunna fungera". För det andra menar de är "symboleffekten av statens ointresse för närsjöfart blev total denna vinter när man inte längre finansierar isbrytningen i Mälaren med hänvisning till skyddat vatten".

Transportföretagen Sveriges hamnar konstaterar vidare att regeringen har initierat en rad uppdrag och utredningar det senaste året, bl.a. till den Nationella samordnaren för inrikes sjöfart. Därtill finns EU fördraget "Fit for 55" som kommer att påverka hamnarna mycket. Sveriges hamnar har löpande dialog med samtliga myndigheter och institutioner med regeringsuppdrag om hamn och sjöfart. Flera FOI-projekt relaterar också till regeringsuppdragen, och Sveriges hamnar har ofta en plats i referensgrupper.

I fjol uppgav de att de deltar i FOI-projekt under andras ledning kopplat till överflyttning och att stärka sjöfarten i de hållbarhetsutmaningar som finns. De kommer vidare att arbeta med de verksamhets- och miljöprovningar som görs för Sveriges hamnar, för att få till stånd en enhetlig regeltillämpning i hela landet. Samt att de kommer lägga kraft på att kommunicera hamnarnas och sjöfartens villkor till politiken och till statliga myndigheter. Detta gäller under 2022 alltjämt.²³⁴

F45 Satsning på intermodalitet med fokus på järnväg

NGTS: En förutsättning för intermodala transporter är väl fungerande terminaler²³⁵ 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 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 2018.²³⁶ I delredovisningen i december 2019 konstaterades att några av de främsta hindren för överflyttning är järnvägens bristande förutsägbarhet i kapacitetstilldelningen samt konkurrensförmågan jämfört med vägtransporter. Slutredovisning av uppdraget gjordes i december 2021.²³⁷ I denna konstateras att den intermodala transportkedjan består av många aktörsgrupper såsom åkerier, speditörer, varuägare, tågoperatörer, terminalägare, lok-, vagn- och fordonstillverkare där varje aktör är fokuserad på att lösa sin del i transportkedjan.

Att den intermodala marknaden är fragmenterad försvårar systemperspektivet. Dialog har skett med ett sextiotal aktörer, varuägare, speditörer, åkerier och terminalbolag och bland dessa skiljer sig kunskapen, ambitionen och målbilden om intermodala transporter kraftigt. Idag finns ingen branschorganisation eller annan liknande med systemperspektiv som

²³⁴ Handling # 448 i Utr 2018/56 (2022)

²³⁵ Med terminaler avses här såväl hamnar som lastbils- och kombiterminaler.

²³⁶ Regeringen (2018e)

²³⁷ Trafikverket (2021y)

företräder i sakfrågor eller driver på utvecklingen av hela den intermodala kedjan. Trafikverket ser ett fortsatt behov av att främja den intermodala trafiken, genom kunskapshöjande åtgärder och genom att samla aktörer till dialog. Genom dialogen har även kunskapen om intermodala transporter och dess förutsättningar ökat i Trafikverket. Arbetet har inkluderat frågeställningar i allt från samhälls- och infrastrukturplanering till företagsekonomiska och logistiska översväganden. Trafikverket har bearbetat och stöttat aktörerna i syfte att starta nya intermodala tågpendlar för gods, deras bedömning är att det inom en snar framtid kan komma att starta tre nya pendlar.

Det konstateras i slutredovisningen att det behöver ske en system- och teknikutveckling på längre sikt för att realisera överflyttningspotentialen. Trafikverket föreslår därför en rad insatser för att främja intermodala transporter, däribland att de ska få i uppdrag att tillhandahålla funktionen som intermodal facilitator, ett nytt uppdrag om forskning och innovation samt ett uppdrag att leda arbetet med att ta fram både ett system- och funktionsmål samt en innovationsdriven färdplan för ökad intermodalitet. Trafikverket inväntar återkoppling från regeringskansliet.²³⁸

I Trafikverkets regleringsbrev för 2020, ingick 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*²³⁹. Detta genomförandeläge redovisades i januari 2021.²⁴⁰ I regleringsbrevet för 2021 skärptes uppdraget såtillvida att Trafikverket ska "intensifiera arbetet" med genomförandet av dessa åtgärder.

En redovisning av hur detta arbete fortskrider samt när åtgärderna beräknas vara genomförda, avslutade eller på annat sätt omhändertagna i Trafikverkets verksamhet redovisades till Regeringskansliet i december 2021.²⁴¹ I regleringsbrevet för 2022 nämns inte längre något uppdrag om redovisning av åtgärder för ökad andel godstransporter på järnväg och fartyg.²⁴²

Trafikanalys bedömer att insatsen går från gult till grönt eftersom Trafikverket slutredovisat regeringsuppdraget om att intensifiera arbetet med att främja intermodala järnvägstransporter.

Se även insats F50, Transportnätbeskrivning för omlastning.

F46 Höga omlastningskostnader

Uppföljning

Då insatsen bedömdes vara fullgjord i 2020 års uppföljning²⁴³ följs insatsen inte upp i denna rapport.

F47 Åtgärder för fler godstransporter på järnväg och med fartyg kartläggs

Uppföljning

Då insatsen bedömdes vara fullgjord i 2020 års uppföljning²⁴⁴ följs insatsen inte upp i denna rapport.

²³⁸ Handling # 411 i Utr 2018/56 (2022)

²³⁹ Trafikverket (2019g)

²⁴⁰ Trafikverket (2021n)

²⁴¹ Trafikverket (2021o)

²⁴² Trafikverket (2020c)

²⁴³ Trafikanalys (2020a)

²⁴⁴ Trafikanalys (2020a)

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 gods-transporter 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 uppger att deras uppdrag att främja och stödja utvecklingen av gods-transporter på järnväg kvarstår. Tillsammans med de terminaloperatörer som driver Jernhusens kombiterminaler, utvecklar de lösningar som tillgodoser kundernas behov med målet att öka andelen gods som går via kombiterminalerna. Jernhusen uppger dock att volymerna inte utvecklats i den takt de hoppats på. Det senaste året har de bland annat utvecklat kombiterminalen i Nässjö genom att skapa möjligheter för att enklare angöra terminalen.²⁴⁵

En mängd projekt och dialoger har under åren genomförts för att främja omlastning till och från järnväg som beskrivits i tidigare uppföljningar av NGTS. Jernhusen poängterade dessutom i fjolårets uppföljning 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.²⁴⁶

F49 Översyn av Green Cargo AB

Uppföljning

Då insatsen bedömdes vara fullgjord i 2020 års uppföljning²⁴⁷ 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 vägdatasen (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 omlastning²⁴⁸ ska ingå i system som beskriver transportsystemet. I ett regeringsuppdrag²⁴⁹ 2019 utredde Trafikverket förutsättningarna för att utveckla sina system²⁵⁰ så att de bättre beskriver omlastningspunkterna. Det

²⁴⁵ Handling # 415 i Utr 2018/56 (2022)

²⁴⁶ Handling #328 i Utr 2018/56 (2021)

²⁴⁷ Trafikanalys (2020a)

²⁴⁸ Såsom godsterminaler av olika slag, hamnar och flygplatser med godshantering.

²⁴⁹ Regeringen (2018h)

²⁵⁰ 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.

konstaterades att det egna informationssystem som bedömdes ha bäst förutsättning att utvecklas var Laslo, som beskriver lastplatser med järnvägsanslutning. Under 2020 har Trafikverket arbetat med att utveckla, uppdatera och komplettera informationen i Laslo. Det nya kartverktyget i Laslo visar nu last och lossningsplatser för järnväg, kombiterminaler samt samtliga nu kända omlastningspunkter för sjöfart. Tanken är att det ska underlätta planeringen av intermodala transportupplägg. En uppdaterad version publicerades i december 2021, dock saknas än så länge kombiterminalerna, men ambitionen är att de ska läggas in allt eftersom.²⁵¹

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 färdplan²⁵² 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.²⁵³

Trafikanalys samlade bedömning är att insatsen går från gul till grön eftersom utvecklingsinsatsen inom informationssystemet Laslo medfört att mer information finns tillgänglig, där dessutom information ska kompletteras över tid.

²⁵¹ Handling # 418 i Utr 2018/56 (2022)

²⁵² Trafikverket (2020c)

²⁵³ 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 2021 bedömdes 14 insatser inom de fem insatsområdena som pågående, nio var fullföljda och tre som osäkra. I årets uppföljning bedöms 11 vara pågående, 13 är fullföljda och två är fortfarande osäkra. Området präglas med andra av en hög andel genomförda eller pågående insatser. Ett insatsområde med en sämre progression är (K) *Urbana godstransporter* där insatserna (K74) *Stadsmiljöavtal för godstransporter* och (K75) *Innovationskluster för transporteffektiva elektrifierade urbana godstransporter* fortfarande är osäkra. I det förstnämnda råder det osäkerhet kring legaliteten av stöd och i det senare saknas det ansökningar att bevilja.

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 rutten. 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. När det gäller längre och tyngre tåg är det främst två centrala faktorer som begränsar möjligheten - infrastruktur och bromsprocenttabeller - frågor som Trafikverket arbetar aktivt med i projektet "Längre, tyngre och större tåg". Sammantaget bedömer Trafikanalys att lägesbedömningarna i årets uppföljning inte förändras jämfört med föregående år, två insatser (G51 och G52) är pågående och en (G53) är fullföljd.

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 (Malmбанan) [...] 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 mer 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.²⁵⁴ Uppdraget redovisades i mars 2019 och remitterades samma år.²⁵⁵ Sedan dess har Trafikverket 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 ännu inte fått några tydliga signaler från regeringen om implementering av regelverk kring detta.²⁵⁶

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. I förslaget till nationell plan 2022–2033 fortsätter arbetet med anpassningar för BK4.²⁵⁷

Den nya bärighetsklassen för vägar (BK4) som möjliggör transporter upp till 74 ton började implementeras under 2018. Hittills har motsvarande 48 procent av det strategiskt utpekade vägnätet och 31 procent av hela det statliga vägnätet öppnats för BK4.²⁵⁸ (Se även insatsen A4).

Ifråga om längre och tyngre tåg omfattar nationell plan för transportsystemet 2018–2029 ombyggnationer för närmare 2 miljarder kronor.²⁵⁹ Flera faktorer begränsar möjligheten till längre och tyngre tåg, men två centrala faktorer är infrastruktur och bromsprocenttabeller. Trafikverket arbetar aktivt med frågorna i projektet "Längre, tyngre och större tåg" (LTS).²⁶⁰ I förslaget till nationell plan 2022–2033 finns två objekt relaterade till projektet om långa tåg på totalt cirka 2,8 miljarder kronor.

Objektet LTS; Hallsberg–Malmö/Göteborg har påbörjats 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. Därefter görs sträckan Göteborg–Lund. Arbetet med signalåtgärder för införande av ny bromsprocenttabell på den första sträckan planeras att öppnas i december 2022. Det andra objektet gäller övrigt stomnät och utförs under åren 2028–2033. Utöver detta pågår eller påbörjas under 2022 ett antal järnvägsprojekt i Sverige som ger nyttor och effekter för långa tåg.²⁶¹

²⁵⁴ Regeringen (2018a)

²⁵⁵ Trafikverket (2019d)

²⁵⁶ Handling # 318 i Utr 2018/56 (2021), Handling # 409 i Utr 2018/56 (2022)

²⁵⁷ Trafikverket (2021j)

²⁵⁸ Trafikverket (2022e)

²⁵⁹ Trafikverket (2018a)

²⁶⁰ Trafikverket (2019e)

²⁶¹ Handling # 410 i Utr 2018/56 (2022)

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 2021. Ett urval av alla de projekt och aktiviteter som förväntas pågå under 2022 som lyfts fram är följande:

- Arbetet med signalåtgärder på Södra stambanan, inklusive sträckan Malmö godsbangård – Peberholm, och Väst kustbanan pågår.
- Projekt 835 m Malmö–Hamburg har slutförts genom en demonstrationskörning i april 2021 inom ramen för forskningsprojektet Shift2Rail.
- Det pågår också ett antal järnvägsprojekt som inte hanteras av projekt LTS tåg, men som ger nyttor och effekter för långa tåg och som ligger nära i tid vad gäller byggstart och färdigställande.
- Arbetet i projekt LTS tåg har övergått från utredning till en beställnings- och produktionsfas. Trafikverket ser nu över nästa steg i de strategiska frågorna kopplat till godstrafik på järnväg.
- Det planeras också för provkörning Hallsberg och Nässjö med 835 m tåg under första kvartalet 2022.²⁶²

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 uppdraga 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

Regeringen gav under 2018 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.²⁶³ Uppdraget sträcker sig till 2029 och ska genomföras i dialog med berörda aktörer, som transportföretag, fordonstillverkare och transportköpare. Uppdraget redovisas löpande bland annat i Trafikverkets årsredovisningar. En delredovisning kring system för öppna data skedde i maj 2019.²⁶⁴ Trafikverket och CLOSER²⁶⁵ utvecklade i en förstudie ett arbetsupplägg för horisontell samordning som kompletterar den ovan nämnda delredovisningen för öppna data.

Förstudien som publicerades i juni 2020 består av en kunskapssammanställning, förslag till framtida arbete med regeringsuppdraget samt förslag till forskning och utveckling.²⁶⁶ De båda underlagen visar att det finns få dokumenterade horisontella²⁶⁷ 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.

²⁶² Handling # 410 i Utr 2018/56 (2022)

²⁶³ Regeringen (2018g)

²⁶⁴ Trafikverket (2019c)

²⁶⁵ <https://closer.lindholmen.se/>

²⁶⁶ Trafikverket (2020f)

²⁶⁷ Med horisontella samarbeten avses två eller flera aktörer som delar information om sina varu- och trafikflöden.

Regeringsuppdraget Horisontella samarbeten för ökad fyllnadsgrad med stöd av datadelning fokuserar på tre identifierade centrala delar som kan göra nytta i ett långsiktigt perspektiv: 1) initiera forskning och utveckling, 2) delta i nätverk och samarbeten och 3) kommunicera och sprida kunskap.

Trafikverket samarbetar med det av CLOSER nyligen inrättade Logistikdatalabbet och har också inlett samarbeten med ASTER (Alliance for sustainable e-commerce). De har även för avsikt att samarbeta med AI Driven mobility som i dagsläget ansöker om medel från Vinnova. Trafikverket bedömer att dessa tre samarbetsplattformar kommer att kunna bidra med utveckling inom datadelning.

Inom ramen för regeringsuppdraget har även ett forskningsprojekt initierats för ökad kunskap om fyllnadsgrader, bland annat kommer projektet att belysa definition av fyllnadsgrad samt mått och mätmetoder. Under 2021 har uppdraget färdigställt en studie av exempel på arbetet med fyllnadsgrad inom näringslivet och en kondenserad version av legala förutsättningar för horisontella samarbeten och datadelning.

Tillsammans med Helsingborgs Stad drivs projektet Transparanta transporter där möjligheten för en transparent digital plattform för varutransporter till stadens enheter utreds. Tanken är att undersöka om det går att samordna leveranser om transportbehovet synliggörs. Projektet ingår i det CEF-finansierade programmet FEDeRATED och löper från 2020 till slutet av 2022.²⁶⁸

G53 Ökad nyttjandegrad i järnvägssystemet

Uppföljning

Då insatsen bedömdes vara fullgjord i 2020 års uppföljning²⁶⁹ 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 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 som samtliga bedöms fullföljda. En av dem (H56) bedömdes som fullföljd redan i förra uppföljningen. Energimyndighetens uppdrag inom insatsen *Regional samordning* (H55) är nu avslutad. Länsstyrelsens uppdrag att främja fossilfria transporter för personer och gods samt att genomföra de regionala planerna för infrastruktur för elfordon och

²⁶⁸ Handling # 451 i Utr 2018/56 (2022)

²⁶⁹ Trafikanalys (2020a)

förnybara drivmedel är avslutad och avrapporterad. Trafikverket har dessutom gjort flera insatser som tar hänsyn till näringslivets behov i infrastrukturplaneringen (H54).

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 gör i inriktningsunderlaget för 2022–2033 och Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 till en rad bedömningar och lämnar förslag till åtgärder utifrån näringslivets behov. Dessa omfattar bland andra förutsättningar för överflyttning från väg till järnväg och sjöfart, bärighetssatsningar med utveckling av BK4-vägnätet, underhåll för infrastruktur som är viktig för näringslivet i hela landet, men även mer specifika insatser som rör de stora industrisatsningarna i Norrbotten och Västerbotten.²⁷⁰

Trafikverket fick under 2021 i uppdrag att analysera behovet av åtgärder i transportinfrastrukturen med anledning av större företagsetableringar och företagsexpansioner i Norrbottens och Västerbottens län, vilket Trafikverket också besvarade i november samma år.²⁷¹ Utöver det har Trafikverket beaktat näringslivets behov kopplat till elektrifiering, tyngre och längre lastbilar, BK4 men också sjöfart och intermodala transporter.²⁷²

Regeringen skriver i proposition 2020/21:151 *Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige* att näringslivets godstransporter är ett av de områden som fortsatt bör prioriteras under den kommande planperioden.²⁷³

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

Energimyndighetens uppdrag Lokal och regional kapacitetsutveckling och Hållbara transportlösningar som främjar att transporter nyttjas mer effektivt är avslutade och avrapporterade.²⁷⁴

²⁷⁰ Trafikverket (2020g, 2021j)

²⁷¹ Regeringen (2021n)

²⁷² Handling # 397 i ärende Utr 2018/56 (2022)

²⁷³ Regeringen (2020b)

²⁷⁴ Energimyndigheten (2021d)

Länsstyrelserna har haft ett uppdrag att främja fossilfria transporter för personer och gods samt att genomföra de regionala planerna för infrastruktur för elfordon och förnybara drivmedel. Länsstyrelserna redovisade sitt arbete till Länsstyrelsen i Dalarnas län den 31 januari 2021.²⁷⁵ Länsstyrelsen i Dalarnas län har sammanställt redovisningarna för uppdragen i två rapporter.²⁷⁶ Länsstyrelserna arbetar vidare med att genomföra dessa planer.²⁷⁷

H56 Stärkt planering för godstransporter

Uppföljning

Då insatsen bedömdes vara fullgjord i 2020 års uppföljning²⁷⁸ följs insatsen inte upp i denna rapport.

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. Tre av dem bedöms vara pågående och sju fullföljda. En insats som gått från pågående till fullföljd är insatsen *Innovationsklustret för etanol* (I64) avslutades 2022 och bedöms som fullföljd. Det gäller också insats *Fossila bränslen byts ut mot biodrivmedel* (I57).

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 Energimyndighetens ansvar för samordning av utbyggnad av laddinfrastruktur och förnybara drivmedel inom ramen för insatsen *Infrastruktur för förnybara drivmedel* (I62), 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.

²⁷⁵ Handling # 265 i ärende Utr 2018/56 (2021), Länsstyrelsen (2021)

²⁷⁶ Länsstyrelsen i Dalarnas län (2021a, 2021b)

²⁷⁷ Länsstyrelsen i Dalarnas län (2020)

²⁷⁸ Trafikanalys (2020a)

Uppföljning

Från 1 augusti 2021 höjdes reduktionsplikten²⁷⁹ för bensen från 4,2 procent till 6 procent och för diesel från 21 till 26 procent. Från januari 2022 höjdes reduktionsplikten till 7,8 procent för bensen och 30,5 procent för diesel. Sedan fortsätter det med årliga stegvisa höjningar till 2030, då reduktionsplikten för bensen ska vara 28 procent och för diesel 66 procent.²⁸⁰

Regeringen har gett Energimyndigheten i uppdrag att ta reda på om andelen hållbara biobrivmedel i bensen, diesel och flygfotogen behöver ändras för att nå Sveriges klimatmål. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 15 december 2022.²⁸¹

Energimyndigheten har analyserat behovet av nya styrmedel för att öka den svenska produktionen av biobrivmedel. Energimyndighetens analys visar att det är möjligt att producera mer biobrivmedel av svenska råvaror, men att det finns trösklar som gör det svårt för nya tekniker att komma in på marknaden utan riktade styrmedel. Energimyndigheten föreslår därför att utvidga resurserna för biobrivmedelstekniker inom ramen för Industriklivet. Det andra förslaget är en riktad kvot inom reduktionsplikten. Det innebär att den som säljer drivmedel ska bli skyldig att blanda in en viss mängd biobrivmedel från utpekade råvaror som restprodukter från jord- och skogsbruk.²⁸²

Rysslands invasion av Ukraina har lett till kraftigt ökade drivmedelspriser. Med anledning av detta har regeringen föreslagit att reduktionsnivåerna för diesel och bensen fryses till 2022 års nivåer under nästa år. Regeringen kommer att skicka ut förslaget på remiss med målet att det ska träda i kraft den 1 januari 2023. Regeringen avser också att tidigarelägga uppdraget till Energimyndigheten om att se över om reduktionsnivåerna för diesel och bensen bör justeras från 2024. Uppdraget ska redovisas senast den 15 september 2022.²⁸³

Insatsen går från gul till grön då nivåerna i reduktionsplikten bygger på en behovsanalys och analys av potentialen. Även om man ännu inte uppnått nivåerna för målsättningen år 2030 är man på väg mot att uppfylla en indikativ nivå.

158 Långsiktiga spelregler som främjar hållbara biobrivmedel

Uppföljning

Då insatsen bedömdes vara fullgjord i 2020 års uppföljning²⁸⁴ 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 klimatmål nås. Upphandlingsmyndigheten kommer under 2018 att redovisa sitt arbete med vägledning till offentliga aktörer för att underlätta miljöanpassad upphandling av transporttjänster, samt hur myndighetens strategi för utveckling och uppdatering av kriterier för transportsektorn ser ut.

²⁷⁹ Enligt den så kallade reduktionsplikten är alla drivmedelsleverantörer skyldiga att över tid blanda in en ökande andel förnybara och fossilfria bränslen i bensen, diesel och flygfotogen.

²⁸⁰ Ny Teknik (2021)

²⁸¹ Regeringskansliet (2021b)

²⁸² Energimyndigheten (2021c)

²⁸³ Regeringen (2022d)

²⁸⁴ Trafikanalys (2020a)

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

Upphandlingsmyndighetens uppdrag är avrapporterat.²⁸⁵

Trafikverket har uppdaterat sin plan Vision 45 för Färjerederiet. Vision 45 är en plan för att säkra tillgången på effektiva och miljövänliga färjor fram till år 2045. Planen revideras regelbundet med hänsyn till utvecklingen inom teknikområdet, utvecklingen av nya miljöbränslen, livslängd på befintliga fartyg och förväntade förändringar i efterfrågan på den trafik Trafikverket driver.²⁸⁶

I60 Forskning om biodrivmedel

Uppföljning

Då insatsen bedömdes vara fullgjord i 2020 års uppföljning²⁸⁷ följs insatsen inte upp i denna rapport.

I61 Innovationskluster för hållbart flygbiobränsle

Uppföljning

Då insatsen bedömdes vara fullgjord i 2020 års uppföljning²⁸⁸ följs insatsen inte upp i denna rapport.

I62 Infrastruktur för förnybara drivmedel

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

Uppföljning

Det går att bunkra LNG/LBG vid 35 svenska hamnar. Vid flera finns dock inte någon fast utrustning installerad, utan bunkring får ske vid kaj från tankbil.²⁸⁹ I dagsläget pågår förhandlingar för den kommande förordningen/direktivet om infrastruktur för alternativa drivmedel (AFID/AFIR).

I dagsläget finns två fasta tankstationer, en i Nynäshamn och en i Lysekil, och utifrån det som förhandlats har det inte fastställts ett minimum på hur många LNG/LBG tankstationer det måste finnas tillgängliga framöver. Därutöver finns det ett bukringsfartyg Sea Gas i Stockholm.²⁹⁰ Ingen vet riktigt än hur stor efterfrågan på LBG/LNG kommer att vara, men den

²⁸⁵ Upphandlingsmyndigheten (2022)

²⁸⁶ Trafikverket (2021z)

²⁸⁷ Trafikanalys (2020a)

²⁸⁸ Trafikanalys (2020a)

²⁸⁹ Handling # 412 i ärende Utr 2018/56 (2022)

²⁹⁰ Stockholms hamnar AB (2020a)

har en klart betydande roll bland alla de alternativa bränslen som ska erbjudas.²⁹¹ Utöver tankstationer finns fasta platser för bunkring av LNG/LBG.²⁹² Det pågår för närvarande en utbyggnad av tankstationer för tunga fordon som kör på LNG/LBG. Enligt Gasum fanns under 2021 fanns 16 tankstationer för tunga fordon som körs på LNG/LBG i Sverige. Det finns planer för att bygga ett 50-tal tankstationer i Norden i början av 2020-talet.²⁹³

Energimyndigheten har presenterat förslag till en övergripande nationell strategi för vätgas, elektrobränslen och ammoniak för regeringen. I strategin presenteras bland annat åtgärdsförslag som ska underlätta utbyggnad av fossilfri framställning av vätgas genom elektrolys.²⁹⁴

Energimyndigheten har också analyserat styrmedel för att öka inhemsk produktion av biodrivmedel.²⁹⁵ Energimyndigheten har även lämnat rapporten Analys och förslag för bättre tillgång till laddinfrastruktur för hemmaladdning oavsett boendeform.²⁹⁶ Detta berör endast lätta lastbilar.

Under året har Energimyndigheten tagit över ansvaret för svenska data i databasen Nobil. Databasen innehåller data om publika laddningsstationer i Norge och Sverige. Projektet Hållbara nordiska städer med fokus på klimatsmart mobilitet bidragit till finansiering av utvecklingen av Nobil. Projektet avslutades i februari 2021.²⁹⁷

163 Främja introduktionen av tunga fordon med låga utsläpp

Uppföljning

Då insatsen bedömdes vara fullgjord i tidigare uppföljning²⁹⁸ 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 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

EthaDrive, även kallat Etanolarena Östergötland, startade i oktober 2019 och avslutades i december 2021. EthaDrive har haft flera olika typer av deltagare. Partners har varit Scania Sverige (stödmottagare), Sekab Biofuels and Chemicals samt Lantmännen Agroetanol. Norrköpings kommun har samverkat med projektet. Energimyndigheten har delfinansierat innovationsklustret i enlighet med ett regeringsbeslut våren 2018.

I projektets slutrapport konstateras att etanolbränslet (ED95) som systemlösning under projektiden inte har nått den marknadsacceptans som krävs för ökad användning av etanol

²⁹¹ Handling # 414 i ärende Utr 2018/56 (2022)

²⁹² Holmgren, Johansson m.fl. (2021)

²⁹³ Gasum (2021)

²⁹⁴ Regeringen (2021d)

²⁹⁵ Energimyndigheten (2021c)

²⁹⁶ Energimyndigheten (2021a)

²⁹⁷ Energimyndigheten (2022a)

²⁹⁸ Trafikanalys (2020a)

för tunga vägtransporter. Utvärderingen av fordon och drivmedel visar att åkare och transportörer upplever att betydande osäkerhet påverkar totalbedömningen negativt.²⁹⁹

Insatsen bedöms som uppfylld då projektet genomförts enligt plan och slutförts.

165 Innovationskluster för flytande biogas

Uppföljning

Då insatsen bedömdes vara fullgjord i 2020 års uppföljning³⁰⁰ 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.

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 och ny teknik, har IMO "International Maritime Organization" utvecklat IGF-koden. IGF koden beslutades genom RESOLUTION MSC.391(95) och trädde i kraft 2017 vilket har möjliggjort användning av flytande naturgas (LNG) som marint drivmedel. IGF koden planeras att i framtiden även innefatta regelverk för andra alternativa bränsletyper och teknik.³⁰¹

Sverige tog 2012 initiativ till att meddela IMO att metanol kan vara ett bra och konkurrenskraftigt fartygsbränsle och som dessutom har många fördelar och därför borde det inkluderas i IGF-koden som ett alternativt fartygsbränsle. Transportstyrelsen uppger att de internationella riktlinjerna för metanol/etanoldrivna fartyg nu finns som "Interim Guidelines" där det ska testas under ett par år innan de inkluderas in i IGF-koden permanent.

Beslut om att godkänna riktlinjer för användning av metanol/etanol som fartygsbränsle fattades under 2020 av MSC 95 "Maritime Safety Committee" inom IMO. Riktlinjerna finns nu utgivna av IMO som MSC.1/Circ.1621. Under hösten 2021 kunde man dessutom färdigställa riktlinjerna för bränslecellsdrivna fartyg. Dessa riktlinjer är planerade att godkännas av MSC 105 under våren 2022 och publiceras då också som MSC cirkulär. De övriga bränslen som är planerade för vidare bearbetning är i nuläge LPG (Liquefied Petroleum Gas) och oljebränslen

²⁹⁹ Energimyndigheten (2022b)

³⁰⁰ Trafikanalys (2020a)

³⁰¹ Handling # 408 i ärende Utr 2018/56 (2022)

med låg flampunkt. De nya bränslen som ska omhändertas av IMO-gruppen är vätgas och ammoniak.³⁰²

I samband med den miljötekniska utvecklingen har Transportstyrelsen sedan 2014 utvecklat flera riktlinjer för att kunna främja användningen av landanslutning av fartyg, bunkring av LNG drivna fartyg och konvertering till batteri/hybriddrivna fartyg. Dessa riktlinjer bedöms ha haft en mycket positiv påverkan på omställningen till miljövänliga alternativ inom sjöfarten.³⁰³

Vad det gäller hållbara bränslen inom sjöfart uppger Transportstyrelsen att frågan har aktualiserats både inom EU och IMO det senaste året. I EU förhandlas för närvarande ändringar av direktivet om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (AFID/AFIR) och en ny förordning som syftar till att öka användningen av hållbara förnybara bränslen i sjöfarten.

Det pågår också förhandlingar för att inkludera sjöfarten i EU:s utsläppshandelssystem EU-ETS. Detta görs inom ramen för Fit for 55 som är kommissionens lagstiftningspaket för att nå EU:s klimatmål till 2030. Transportstyrelsen stöttar Regeringskansliet i dessa frågor.

Myndigheten deltar också i en grupp om hållbara bränslen inom European Sustainable Shipping Forum.³⁰⁴

Inom IMO pågår förhandlingar om en ny vägledning för livscykelanalys av marina bränslen. IMO har sedan tidigare 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 bruttodräktighet ska rapportera förbrukning av drivmedel, tid till havs och tillryggalagd sträcka.

Under 2021 antogs kompletterande regler som ställer tekniska och operativa krav för befintliga fartyg. Reglerna träder i kraft hösten 2022 och väntas bidra till att öka energieffektiviteten i de internationella sjötransporterna. IMO har nu även inlett en process att utveckla ytterligare styrmedel för att påskynda minskningen av växthusgasutsläpp.³⁰⁵

Transportstyrelsen representerar Sverige i arbetet inom FN:s civila luftfartsorganisation, ICAO, med ett långsiktigt klimatmål för flyget och CORSIA.³⁰⁶ På internationell nivå arbetar ICAO med att minska den internationella luftfartens klimatpåverkan. Ett exempel är det globala klimatstyrmedlet CORSIA vars mål är att ha en koldioxidneutral tillväxt efter 2020 genom inköp av utsläppskrediter så att flygbolagen ska kunna tillgodoräkna sig utsläppsökningar.

Under 2021 har ICAO:s miljökommitté CAEP arbetet med tekniska analyser för att utveckla möjligheter för ett långsiktigt klimatmål. Även inom flygindustrin har man satt upp mål om att minska sin klimatpåverkan. Under 2020 släpptes två rapporter från betydande aktörer inom flygindustrin som förkunnade att industrin kan nå netto nollutsläpp till 2050. Den första är framtagen av den europeiska industrin genom Destination 2050 och den andra Waypoint 2050 är från den internationella luftfartsindustrin.³⁰⁷

³⁰² Handling # 408 i ärende Utr 2018/56 (2022)

³⁰³ Handling # 408 i ärende Utr 2018/56 (2022)

³⁰⁴ Handling # 400 i ärende Utr 2018/56 (2022)

³⁰⁵ Handling # 400 i ärende Utr 2018/56 (2022)

³⁰⁶ Handling # 268 i ärende Utr 2018/56 (2021)

³⁰⁷ Transportstyrelsen (2021g)

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.

Insatsområdet består av sju insatser. Två insatser bedömdes fullföljda i uppföljningen 2020 och har därför inte följts upp i denna omgång. Det gäller insatsen att analysera behovet av *Infrastruktur för laddning av tunga fordon* (J70) och insatsen *Förstärkt och förlängt klimatinvesteringsstöd* (J73) då både Klimatklivet och stödet för Lokal och regional kapacitetsutveckling för klimat- och energiomställning förstärkts och förlängts. Övriga fem 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.

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

Trafikverkets bedriver, inom ramen för programmet för elektrifiering av det statliga vägnätet, en rad projekt som 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.³⁰⁸ Trafikverket har beslutat att sträckan Hallsberg–Örebro ska bli Sveriges första permanenta elväg. Arbetet med den planerade upphandlingen för elväg, inklusive val av teknik fortsätter. Efter upphandlingen kan vägplanen för elväg E20 återupptas. Projekteringen och byggande är sedan tänkt bli färdigt redan 2025 för att trafiken ska kunna börja rulla på Sveriges första elväg.³⁰⁹ Trafikverket har under 2018–2022 drivit pilotprojekt med olika typer av elektrifiering på Gotland, Sandviken och vid Arlanda. Dessa pilotprojekt kommer att avslutas under 2022.³¹⁰

³⁰⁸ Trafikverket (2021m)

³⁰⁹ Trafikverket (2021q)

³¹⁰ Trafikverket (2021m)

För att underlätta utvecklingen på området har Elsäkerhetsverket anpassat sina föreskrifter för sex myndigheter genom att ändra begreppet trådbuss till elväg.³¹¹ Energimyndigheten har även haft i uppdrag av regeringen att redovisa hinder för bättre tillgång till laddinfrastruktur för hemmaladdning oavsett boendeform och om lämpligt att analysera och föreslå åtgärder. Uppdraget har genomförts i samarbete med Lantmäteriet och Boverket och Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) har getts möjligheter att lämna synpunkter.³¹²

Elsäkerhetsverkets analys utgår främst från personbilar men har betydelse för godstransporter i städer.³¹³ Elsäkerhetsverket har också bidragit till utredningen SOU 2021:73 Regler för statliga elvägar.³¹⁴

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

Swedish Electric Transport Laboratory, SEEL, är en testbädd för forskning och utveckling inom elektromobilitet, som ägs och drivs av Chalmers och RISE i ett gemensamt bolag. SEEL håller under 2022 på att etablera tre anläggningar - i Göteborg, Nykvarn och Borås. Testbädden kommer att vara i drift 2023. SEEL är en del av en europeisk satsning på värdekedja för batterier. Det statliga stödet från Energimyndigheten på 575 miljoner kronor till elektromobilitetslabbet SEEL sker inom ramen för ett IPCEI, det vill säga ett viktigt projekt av gemensamt europeiskt intresse, för att bygga upp en europeisk värdekedja för batterier.³¹⁵

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

Inom ramen för Elektrifieringskommissionen pågår en rad initiativ som syftar till att elektrifiera landets godstransporter. Elektrifieringskommissionen har under 2021 bland annat arbetat med genomförandeplaner för elektrifieringen av de regionala godstransporterna, de så kallade elektrifieringslöftena. Kommissionen ska också ta fram en handlingsplan som ska peka ut den övergripande inriktningen för hur samhället gemensamt ställer om transporterna till eldrift.³¹⁶

³¹¹ Elsäkerhetsverket (2021)

³¹² Energimyndigheten (2021a)

³¹³ Handling # 399 i ärende Utr 2018/56 (2022)

³¹⁴ Statens offentliga utredningar (2021b)

³¹⁵ RISE (2021a)

³¹⁶ Infrastrukturdepartementet (2021b, 2021a)

Regeringen fattade under 2021 beslut som möjliggör för Energimyndigheten att betala ut ytterligare 100 miljoner kronor i klimatpremier till ellastbilar under 2021. Satsningen är en viktig del i arbetet med att ställa om transportsektorn till fossilfrihet. Tillskottet är en del av vårändringsbudgeten för 2021, som beslutades av riksdagen den 16 juni, och regeringens satsning på regionala elektrifieringspiloter. Beslutet bygger på en överenskommelse mellan regeringen, Centerpartiet och Liberalerna.³¹⁷

Förordningen för regionala elektrifieringspiloter beslutades i februari 2022. Den är en förutsättning för att beslut om stöd ska vara möjligt. Utifrån förutsättningarna har Energimyndigheten under året förberett för stödet samt utrett regelverk och juridiska frågor.³¹⁸

Inom ramen för programmet Fordonsstrategisk Forskning och Innovation (FFI) har flera satsningar gjorts riktade mot hållbara tunga transporter. I projektet Reel kommer 40 batterielektriska lastbilar användas till en rad regionala godstransporttjänster. Fordonen kommer att rulla över hela Sverige, med koncentration inom Mälardalen, Skåne och Västra Götaland.

Projektet E-Charge utvecklar batterielektriska prototypplastbilar som klarar långväga transporter, det vill säga dagliga körsträckor längre än 50 mil. Inom ramen för Industriklivet har projektet Spicer Nordiska Kardan fått medel för att utveckla en metod för att producera elektrifierade drivlinor och elmotorer för tunga fordon i Sverige.³¹⁹

J70 Infrastruktur för laddning av tunga fordon

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

Uppföljning

Då insatsen bedömdes vara fullgjord i tidigare uppföljning följs insatsen inte upp i denna rapport.³²⁰

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.*

Uppföljning

EU-kommissionen har beslutat att förlänga Sveriges tillstånd att ha nedsatt av energiskatt på landström. Tillståndet gäller fram till sista december 2023.³²¹

De fem svenska hamnarna som ingår i stomnätet för TEN-T är Göteborg, Luleå, Malmö/Köpenhamn, Stockholm och Trelleborg. Av dessa core-hamnar kan alla erbjuda landström, där Malmö/Köpenhamn erbjuder landström för färjorna i Köpenhamn, men Malmösidan har inte landström. Stockholms Hamnar erbjuder landström för färjor i Kapellskär, Värtahamnen och Nynäshamn. Luleå började erbjuda landansluten el för gästfartyg under vintern 2020/2021 och hamnen har två uttag på vardera 10kV som kan förse fartyg på två kajplatser med landström. Bland hamnarna på det övergripande nätverket kan åtminstone Ystad,

³¹⁷ Regeringen (2021g)

³¹⁸ Energimyndigheten (2022a)

³¹⁹ Energimyndigheten (2022a)

³²⁰ Trafikanalys (2020a)

³²¹ EU-Kommissionen (2020)

Karlskrona och Visby erbjuda landström för fartyg. Förslaget tar bara upp landström för färjetrafik, men Göteborgs hamn är nu först i världen med att erbjuda elanslutning för tankfartyg i energihamnen, vilket är en utmaning pga. explosionsrisken.³²²

Det är kostsamt att installera infrastruktur för landström, men som TEN-T-hamn kan man söka bidrag från EU och från Naturvårdsverket (Klimatklivet). För mindre hamnar på det övergripande nätet kan det betyda en administrativ börda, vilket kan fördröja installationstakten på det övergripande nätet, men det finns exempel där hamnar bildat konsortier för att söka bidrag.³²³

Gävle Hamn har beviljats stöd från Naturvårdsverket via Klimatklivet för att introducera möjligheten till landström sommaren 2022.³²⁴

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

Trafikverket ansvarar för drift och underhåll av det statliga järnvägsnätet som består av cirka 14 200 kilometer spår och cirka 11 000 spårväxlar, där cirka 84 procent av spåren är elektrifierade.³²⁵

Investeringarna för ökad krafttillförsel inom järnvägen styrs av samhällsekonomiska analyser av åtgärder som påverkar transportsystemet där prognosåret är 2040. För elkraft genomförs en belastningsuppföljning vartannat år som bygger på framtida trafik, den senaste gjordes 2020. För att klara trafikökningar avsätts cirka 500–600 miljoner kronor per år i gällande Nationell Plan för transportsystemet 2018–2029.³²⁶

Flera åtgärder pågick under 2021 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. Bland större arbeten under 2021 kan nämnas upprustning kontaktledning och AT Älmhult-Hässleholm samt kontaktledningsbyte Borås–Varberg. Det senare avslutas under 2022, medan det första pågår efter 2022. Det har även utförts upprustning av förstärkningslinan Ställdalen–Ludvika–Borlänge.³²⁷

I Trafikverkets förslag på nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 föreslås omfattande underhållsåtgärder och reinvesteringar men också nya stambanor, järnvägs-tekniksystem, kraftförsörjningsåtgärder, trafikledningssystem och det nya digitala signal-systemet ERTMS. Den statliga planeringsramen för åtgärder i transportinfrastrukturen uppgår till 799 miljarder kronor för perioden 2022–2033 och anges i 2021 års prisnivå. Medlen ska fördelas enligt följande:

³²² Trafikanalys (2021e)

³²³ Trafikanalys (2021e)

³²⁴ Sjöfartstidningen (2021)

³²⁵ Trafikverket (2021j)

³²⁶ Handling # 406 i ärende Utr 2018/56 (2022)

³²⁷ Handling # 406 i ärende Utr 2018/56 (2022)

- 165 miljarder kronor ska avsättas till vidmakthållande (drift, underhåll och reinvesteringar) av statliga järnvägar;
- 197 miljarder kronor ska avsättas till vidmakthållande av statliga vägar, inklusive bärighet och tjälsäkring samt statlig medfinansiering till enskilda vägar;
- 437 miljarder kronor ska användas till utveckling av transportsystemet. Av dessa anger regeringen i direktivet att 107 miljarder kronor bör avsättas till nya stambanor för höghastighetståg, och 42 miljarder kronor till länsplanerna.³²⁸

Förslag på investeringar i kraftförsörjning över perioden omfattar 3,9 miljarder kronor.

Beslut om ny nationell plan planeras till 2022.

J73 Förstärkt och förlängt klimatinvesteringsstöd

NGTS: *Klimatinvesteringsstödet, Klimatklivet, ger förutsättningar för investeringar som långsiktigt minskar utsläppen och insatser i transportsektorn är centrala. Hittills är installation av laddpunkter för elfordon 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

Då insatsen bedömdes vara fullgjord i tidigare uppföljning följs insatsen inte upp i denna rapport.³²⁹

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.

Detta insatsområde präglas av stor osäkerhet och låg aktivitet. Inom insatsområdet ryms tre insatser. Två bedöms som osäkra och en som pågående. Insatsen *Stadsmiljöavtal för godstransporter* (K74) bedöms som fortsatt osäker då inget stöd betalats ut till gods-transportinsatser. Insatsen *Innovationskluster för elektrifierade urbana godstransporter* (K75) bedöms också fortsatt som osäker då ingen sökt medel för att bilda ett sådant innovationskluster. Insatsen *Ökat fokus på godstransporterna i stadsutvecklingen* (K76) är pågående med

³²⁸ Trafikverket (2021k, 2021j)

³²⁹ Trafikanalys (2020a)

en rad olika verksamheter och aktiviteter. Även om Energimyndighetens initiala uppdrag Hållbara nordiska städer är avslutat, har ett annat projekt på samma tema påbörjats.

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 breddades till att även omfatta åtgärder för godstransportlösningar. Ändringen trädde i kraft den 22 maj 2019.³³⁰

En rad begränsningar i förordningen (2015:579), exempelvis att näringslivet inte får söka stöd utan enbart kommuner och regioner, gör att Trafikverket ser svårigheter att kunna bevilja stöd till hållbara godstransportlösningar.³³¹

Under 2021 har inget stöd för godsrelaterade åtgärder beviljats.³³²

K75 Innovationskluster för transporteffektiva elektrifierade urbana godstransporter

NGTS: Regeringen har beslutat att skapa ett innovationskluster med fokus på transporteffektiva lösningar för elektrifierade urbana godstransporter inklusive övriga delar för ett fungerande logistiksystem, exempelvis ruttplanering, automatisering, samlastning, ökad fyllnadsgrad och omlastning för distribution med andra fordon i stadsmiljö. Syftet är att bidra till omställningen till fossilfrihet i Sverige, att främja export av hållbara lösningar och att därigenom också bidra till minskade utsläpp i andra länder.

Uppföljning

Ingen har sökt stöd inom Innovationskluster för transporteffektiva elektrifierade urbana godstransporter.³³³

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

Energimyndighetens uppdrag Hållbara nordiska städer är avslutat.³³⁴ Projektet har övergått till projektet Accelererad elektrifiering av vägtransporter i Norden som också det är finansierat av

³³⁰ Regeringen (2019b)

³³¹ Handling # 257 i ärende Utr 2018/56 (2021), Handling # 453 i ärende Utr 2018/56 (2022)

³³² Handling # 402 i ärende Utr 2018/56 (2022)

³³³ Handling # 401 i ärende Utr 2018/56 (2022)

³³⁴ Trafikverket (2021c)

Nordiska ministerrådet.³³⁵ Rådet för hållbara städer upphör under 2022. I rådets rapport för 2022 står inget om åtgärder rörande godstransporter.³³⁶ I samband med Regeringskansliets utvärdering av rådet har Energimyndigheten lyft fram behovet av ett fortsatt råd som har ett tydligare uppdrag, förändrade arbetssätt och utökade resurser för att stödja omställningen till hållbara städer.³³⁷

Smart City Sweden drivs av IVL på uppdrag av Energimyndigheten och syftar till att främja export av lösningar för hållbara städer. En viktig del i arbetet är att sprida kunskap och välkomna delegationer som är intresserade av att investera i smarta och hållbara lösningar.

Smart City Sweden har inte haft några specifika aktiviteter som avser godstransporter under 2021, men har arbetat med frågor som är relaterade till mobilitet i städer, exempelvis fossilfria bränslealternativ, elektrifiering och ITS-system. Det har inte skett några större besök kring detta men projekten "störningsfri stad" samt "fossilfri bygglogistik" har lyfts fram vid ett internationellt besök.³³⁸

³³⁵ Handling # 377 i ärende Utr 2018/56 (2022)

³³⁶ Rådet för hållbara transporter (2022)

³³⁷ Energimyndigheten (2022a)

³³⁸ Handling # 403 i ärende Utr 2018/56 (2022).

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 föregående uppföljning bedömdes 13 insatser inom dessa insatsområden som pågående och 3 som osäkra. I årets uppföljning bedömer vi att tre av de pågående insatserna har avslutats under 2021. Dessutom går arbetet med flertalet andra insatser åt rätt håll. Många av dessa är dock av långsiktig karaktär och kan därför inte ses som avslutade.

Generellt är våra bedömningar i linje med förra årets uppföljning. Ytterligare tre insatser har lagts till listan på avslutade insatser i NGTS: innovationskluster (L81), nordiska innovations-samarbeten (L85) och kunskapslyftet (M86). Ett intensifierat arbete med kompetensförsörjning märks på flera områden, till exempel ett tydligt ökat elevintag på yrkesinriktade transportutbildningar samt Trafikverkets utvecklingsinsatser på järnvägssidan. Däremot är utvecklingstakten fortsatt blygsam när det gäller kunskapsuppbyggnaden om godstransporter.

5.1 L: Permanent världsutställning för innovationer på transportområdet

Det pågår många innovations- och forskningssatsningar på transportområdet. Det genomförs studier och demonstrationer. Idag finns två större forskningsprogram av särskilt hög relevans för NGTS: CLOSER och Triple F. CLOSER är inriktat på transporteffektivitet och logistik,³³⁹ medan Triple F sätter fokus på omställningen till ett fossilfritt godstransportsystem.³⁴⁰ Det sker också särskilda satsningar på sjöfarts- och järnvägstransporter. Mångfalden av initiativ vittnar om en kraftsamling kring Fol i linje med NGTS. Mångfalden visar samtidigt på en svaghet. Det är svårt att överblicka Fol-projekt och resultat, dvs. om och hur NGTS motiverar Fol-insatser samt om och hur Fol-resultat omsätts i närings- eller offentlig verksamhet. Det finns ingen samlad plan och uppföljning av Fol inom godstransporter. Till viss del beror det på generella svagheter i administration och uppföljning av transportforskning och innovation.³⁴¹

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

³³⁹ Lindholmen Science Park (2021a)

³⁴⁰ Lindholmen Science Park (2021b)

³⁴¹ Trafikanalys (2022a)

till forskning och innovation för alla trafikslag [...] Sverige ska fortsatt ligga i framkant inom forskning och utveckling om uppkopplade automatiserade fordon.

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.³⁴² Vi sammanfattar de tre senaste årets Fol-anslag och utfall i (Tabell 5.1).

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

<i>Utgiftsposter</i>	<i>Anslag</i>	<i>Utfall</i>	<i>Anslag</i>	<i>Utfall</i>	<i>Anslag</i>	<i>Utfall</i>
<i>Miljoner kronor</i>	<i>2019</i>	<i>2019</i>	<i>2020</i>	<i>2020</i>	<i>2021</i>	<i>2021</i>
Utveckling	349	301	353	379	337	358
Vidmakthålla	235	232	311	271	295	306
Summa Fol	584	533	664	650	633	665
Totala medel	49 057	47 941	53 131	51 350	60 805	56 169
Andel Fol	1,19%	1,11%	1,25%	1,27%	1,04%	1,18%

Källor: Trafikverket (2020i, 2021v, 2022e).

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

Godstransporter är inget eget område eller ämne i Trafikverkets forsknings- och innovationsplaner och rapporter.³⁴³ Trafikverket har delgett ett separat underlag om myndighetens Fol-insatser av relevans för NGTS.³⁴⁴ Det sammanfattas som följer.

Ett antal projekt med bäring på godstransportområdet fick stöd av Trafikverket och startades under 2021. Nedan följer ett urval av nystartade projekt:

- **PRediktion av AnkomstTider och Avgångar** – syftet är att förbättra prediktion av ankomst- och avgångstider för godståg med hjälp av maskininlärning.
- **HCT i tätort** - projektet adresserar städernas utmaningar om massgodstransporter för byggplatser i tätort genom studier av systemeffekter av High Capacity Transports och digitalisering. Projektet samfinansieras tillsammans med Vinnova.
- **Nyttjandegrad för anläggningar som bangårdar och terminaler (NYTTA)** - syftet är att fastställa kapacitetsberäkningsmodeller för olika typer av anläggningar samt att identifiera metoder för automatisk mätning av nyttjandegrader av anläggningarna.
- **Rättvis tillgänglighet för landsbygder och mindre tätorter genom mobilitet som tjänst och e-handel** - syftet är att hjälpa regionala och lokala aktörer i transport-systemet att styra mot rättvis tillgänglighet på landsbygd, både när det gäller person- och godstransporter.

³⁴² Regeringen (2019c)

³⁴³ Trafikverket (2022d, 2022a)

³⁴⁴ Handling # 425 i ärende Utr 2018/56 (2022)

Vidare uppger Trafikverket att det pågår drygt 20 forsknings- och innovationsprojekt inom det långsiktiga programmet om fossilfria godstransporter Fossil Free Freight (Triple F 2018–2029). Av dessa är 12 doktorandprojekt. Trafikverket är programmets huvudsakliga finansiär och beställare.

Under sommaren 2021 tog dessutom två sommarjobbare fram en databas av godsrelaterade projekt som fått stöd av Trafikverket, Energimyndigheten och Vinnova under de senare åren. Databasen kan användas av Trafikverkets experter som en kunskapsbank.

Trafikanalys har gjort litteratursökningar i VTI:s nationella bibliotekskatalog och Trafikverkets publikationsdatabaser för att undersöka och sammanfatta utvecklingen av kunskapsunderlag om godstransporter.³⁴⁵ I VTI:s katalog har sökningar gjorts på nyckelord, *freight eller gods**, samt ämneskategorin *freight transport*. I Trafikverkets databas har sökningarna gjorts på ett enskilt nyckelord *gods**.

Sökresultatet för VTI:s nationella bibliotekskatalog visar på en stabil andel godspublikationer över tid, drygt 10 procent i litteratursökningar med nyckelorden och drygt 5 procent med ämneskategorin. En viss ökning kan noteras under 2019–2020, efter lanseringen av NGTS, men för år 2021 föll andelen tillbaka under genomsnittet. I Trafikverkets publikationsdatabas märks en kraftig ökning för år 2020 och 2021, från tidigare 15–20 publikationer årligen till 74 respektive 61 publikationer.

Trafikanalys bedömer Trafikverkets Fol-insatser inom ramen för NGTS som pågående. Det beror i huvudsak på två faktorer, dels tidshorizonten för dessa insatser i NGTS, 2018–2029, dels avsaknaden på en dedikerad Fol-plan och uppföljning inom ramen för NGTS. I nationell 2022–2033 föreslår Trafikverket ökade anslag för Fol, med ett årligt anslag som i genomsnitt ligger drygt 22 procent över anslaget 2021.³⁴⁶ Fol om godstransporter diskuteras sparsamt och utgör inget eget Fol-område.

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

Trafikverket redovisar arbetet med produktivitetsutveckling i årsredovisningen, inklusive andel utvecklingsfrämjande upphandlingar inom underhålls- och investeringsverksamheterna. Under de senaste åren har andelen sjunkit.³⁴⁷ I årsredovisningen nämns också ett förbättrat resultat i Nöjd-Leverantörs-Index (NLI). Bland annat mäts leverantörernas uppfattning om Trafikverkets arbete med att skapa förutsättningar för utveckling och innovation. Här märks en kraftig positiv utveckling, även om det har skett från en låg nivå. Endast drygt hälften av leverantörerna ger ett positivt betyg. Trafikverket bedömer att det finns stora möjligheter att ytterligare stimulera till innovation och ökad produktivitet.

I Trafikverket skrivelse till Trafikanalys har myndigheten valt att lyfta fram en upphandling av relevans för godstransportstrategin.³⁴⁸ I april 2021 öppnade myndigheten innovationsupphandlingen "Automatiserad Mätning på järnväg". Innovationsupphandlingen ska bidra till

³⁴⁵ Trafikverket (2021t), VTI (2021)

³⁴⁶ Trafikverket (2021h, 2021j)

³⁴⁷ Trafikverket (2022e)

³⁴⁸ Handling # 425 i ärende Utr 2018/56 (2022)

ett digitaliseringslyft av underhållsverksamheten inom svensk järnväg. Det handlar om att ersätta manuella och komplettera maskinella mätningar samt få flera etablerade kommersiella aktörer att erbjuda behovsbaserad automatiserad mätning av järnvägsanläggningen. På sikt förväntas det bidra till mer pålitliga järnvägstransporter.

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.

Trafikanalys har i tidigare uppföljningar inte lyckats identifiera några systemåtgärder på detta område, till exempel en samlad behovsanalys och åtgärdsplan.

Inför årets uppföljning ombads Trafikverket att belysa frågan. Myndigheten pekar på rad Folprojekt med bäring på frågorna, bland annat med utgångspunkt i Färdplan för ett digitaliserat vägtransportsystem.³⁴⁹

- Integrated Transport Research Lab på KTH genomför ett forskningsprojekt under 2020–2025 i syfte att studera effektsamband av automatisering, elektrifiering och digitalisering av näringslivets transporter.
- Trafikverket har genomfört en behovsanalys av fysisk och digital infrastruktur för att möjliggöra automatiserade godstransporter mellan Bergsbyn och Skelleftehamn på väg 372. En slutsats var att nödvändiga anpassningsåtgärder inte förelåg.
- Fordonsindustrin utvecklar och testar lösningar för godstransporter mellan noder, bland annat autopilot-funktioner på motorväg och lösningar för att kunna fjärrstyra fordon. Trafikverket deltar i flera forskningsprojekt.
- CLOSER huserar ett antal projekt inom transporteffektivitet där Trafikverket deltar som en part, till exempel ett logistikdatalabb startats upp under 2021. Arbete pågår också för att effektivisera transporter i samband med Trafikverkets entreprenader genom ökade miljökrav.
- Trafikverket deltar i partnerskapet för Uppkopplad, samverkande och automatiserad mobilitet (CCAM, Connected, Cooperative and Automated Mobility). Det finansieras av Horisont Europa och syftar till att uppmuntra och främja förkommersiell forskning genom att föra samman aktörer i värdekedjan.

³⁴⁹ Trafikverket (2019a)

- FEDeRATED är ett stort pågående forsknings- och innovationsprojekt inom området. Trafikverket och Sjöfartsverket har tillsammans med RISE arbetat med utveckling av 10 utvecklingstester i verklig miljö (living labs) med fokus på digitala lösningar för multimodala logistikkedjor. Andra deltagare är Lindholmen Science Park, Kvarnen Ports, Ericsson, Scandifibre Logistics, Högskolan Dalarna samt KTH.

Trafikanalys bedömer i likhet med Trafikverket att dessa Fol-initiativ är av relevans för frågan, men menar också att fokus i insatsen ligger på "implementering", dvs. en hög mognadsgrad i utvecklingsinsatser. Det förutsätter en uppskalning av utvecklingsmål, planer och insatser, i linje med en analys från Ingenjör- och vetenskapsakademin (IVA).

*Tre infrastrukturer – fysisk transportinfrastruktur, energiinfrastruktur och digital infrastruktur – måste samverka för ett långsiktigt effektivt och säkert transportsystem med minsta möjliga påverkan på miljön. Därför bör Sverige ta fram en nationell strategi för digitalisering och datadelning som gynnar utveckling av resurseffektiva transporter.*³⁵⁰

Digitalisering uppfattas generellt som ett medel för att uppnå mål, exempelvis ett effektivare och mer hållbart transportsystem genom "smart" informations- och kommunikationsteknik.³⁵¹ Dessa mål kan, men behöver inte gå åt samma håll.³⁵² För en samlad ansats kring gröna och digitala godsstråk krävs någon form av kunskaps- och beslutsunderlag om hur utveckling av transport-, energi- och digital infrastruktur samverkar för transporteffektivitet.

I Trafikverkets förslag till nationell infrastrukturplan 2022–2033 beskrivs digitaliseringen som en viktig komponent i transportsystemets utveckling och ett av fyra prioriterade forsknings- och innovationsområden.³⁵³ Behoven som beskrivs är främst av utredande karaktär, till exempel "att under planperioden verka för att ta tillvara digitaliseringens möjligheter genom att beakta utveckling av informationsmängder och den digitala infrastrukturen, både inom ramen för den egna verksamheten och i samverkan med andra aktörer". Trafikverket framhåller vidare att ansvaret för digitalisering faller på många aktörer och att myndighetens ansvar, roll och uppgift behöver tydliggöras i de system där flera aktörer samverkar.

Trafikanalys delar Trafikverkets bedömning. Digitalisering av transportsystemet förutsätter att ansvar och roller tydliggörs. I Trafikanalys fördjupade studier av forskning och innovation inom godstransporter var det tydligt att den pågående digitaliseringen av transportsystemet i första hand är marknadsdriven.³⁵⁴ Privat-offentlig samverkan och utveckling av system- och beslutsstöd för transportsamordning tenderar att vara kortlivad försöksverksamhet. Digitaliseringens bidrag till transporteffektivitet i ett samhällsperspektiv är därför till stor del en obesvarad fråga. Det behövs tydligare utvecklingsmål och planer på området.

L80 Elvägar

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

³⁵⁰ IVA (2020)

³⁵¹ Europeiska kommissionen (2020)

³⁵² Trafikanalys (2022a)

³⁵³ Trafikverket (2021j)

³⁵⁴ Trafikanalys (2022a)

Uppföljning

I februari 2021 lämnade Trafikverket svar på två regeringsuppdrag om utbyggnad av elvägar respektive snabbbladdning av tunga fordon.³⁵⁵ Dessa diskuteras under insats J67 *Elvägar som en del av transportsystemet*. Här begränsas diskussionen till Trafikverkets rapportering av pågående utvecklingsprojekt.³⁵⁶

Pågående demonstratorer på Gotland och i Lund fortsätter. Resultaten bedöms som lovande. Enligt "Nationell färdplan för elvägar" skulle en första permanent elväg ha varit på plats till år 2022. Tidplanen är nu 2025.³⁵⁷ Under 2022 går arbetet med den första permanenta elvägen på E20 mellan Hallsberg–Örebro in i ett upphandlingsskede.

Trafikverket samarbetar vidare med Halmstads kommun för att undersöka förutsättningarna för en regional demonstrator som visar hur elektrifieringen kan genomföras i gränssnittet mellan statlig och kommunal väghållare. Forskningsarbete pågår vidare med Halmstad Universitet och VTI för att analysera potential och möjligheter med batteribyteteknik.

Det internationella elvägssamarbetet med Tyskland löper vidare. Det är nu klart att Frankrike kommer att delta i det. Trafikverket är också drivande i elektrifieringsarbetet i europeiska och internationella vägorganisationer (PIARC och CEDR).

L81 Fyra nya innovationskluster

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

Uppföljning

Etanolklustret är avslutat och slutrapporterat.³⁵⁸ Det har gått under arbetsnamnet EthaDrive, eller formellt Etanolarea Östergötland. Scania var stödmottagare och bildade en styrgrupp tillsammans med Lantmännen Agroetanol och Sekab Biofuels & Chemicals. Norrköpings kommun har lämnat ideellt stöd genom råd och samverkan. Över 500 personer med olika koppling till transportkedjan uppges ha tagit del av projektets erfarenheter och insikter.

EthaDrive syftade till att visa på möjligheterna med en ökad användning av ED95 i Sverige och hade som mål att testa lösningar som kan undanröja hinder för uppskalning. EthaDrive startade i oktober 2019 och avslutades i december 2021, men fordonen rullar vidare under 2022. Den övergripande slutsatsen är att ED95 inte har tillräcklig marknadsacceptans. Åkare och transportörer upplever betydande osäkerhet, samtidigt som deras positiva omdömen ändå visar på potentialen för ED95 som ett drivmedel för tunga vägtransporter. För det krävs en kraftsamling bland samhällets och marknadens aktörer.

Innovationsklustret för flytande biogas (Drive LBG, liquid biogas) har försenats på grund av pandemin, men målen kvarstår och resurser har tilldelats för nya insatser.³⁵⁹ Slutrapporten är planerad till hösten 2022. Klustret har hittills bidragit till att över 120 tunga lastbilar rullat ut på vägarna. I dagsläget finns det totalt över 300 tunga lastbilar på flytande fordonsgas. Under

³⁵⁵ Trafikverket (2021p)

³⁵⁶ Handling # 425 i ärende Utr 2018/56 (2022)

³⁵⁷ Trafikanalys (2021a)

³⁵⁸ Energimyndigheten (2022b)

³⁵⁹ Handling # 381 i ärende Utr 2018/56 (2022)

hösten 2021 genomfördes fem Biogas Roadshow riktade mot åkerier³⁶⁰ och fler är att vänta under 2022. Under 2021 närmare tredubblades försäljningen av flytande fordonsgas. Under 2022 planerar Svensk biogas för en fördubblad produktion.

Innovationsklustret för flyg är ett projekt bland flera inom regeringens Fol-satsning på fossilfritt flyg. En slutrapport finns för perioden 2018–2020.³⁶¹ Regeringen tog sedan beslut om 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. Under 2021 beviljade Energimyndigheten medel till 18 projekt med sikte på fossilfritt flyg: elflyg, vätgas och hållbara förnybara bränslen för flyg.

Innovationsklustret för elektrifierade urbana godstransporter har inte genomförts. Utlysningen resulterade inte i några sökanden och Energimyndigheten har meddelat att ingen ny utlysning kommer att göras.³⁶² Som enskild insats har den markerats som icke genomförd (K75). Ändå gör Trafikanalys den samlade bedömningen att klustersatsningarna i sin helhet är avslutade i och med att tre av fyra kluster är avslutade.

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.³⁶³ Vinnova, Västra Götalandsregionen och Trafikverket finansierar verksamheten. Förutom forskningssamordning arrangerar CLOSER seminarier och konferenser. Det finns också ett löpande informations-, kunskaps- och erfarenhetsutbyte med det nationella gods-transportrådet och dess kansli.

CLOSER har delgett en lägesrapport för programarbetet under 2021, som även rymmer ett sammandrag av lärdomarna från programmet Nästa generations resor och transporter.³⁶⁴ Denna satsning innefattade två centrala delområden: (1) Digitalisering (Digilog) med projekt såsom SESAM 1, Multimodal Informationsdelning (MMID) och Autolast, samt (2) Energi-försörjning med projekt såsom ELSOP, ELDIS och ELLAD. Satsningarna har utvecklats och förädlats i senare projekt, till exempel demonstrationsprojekt inom paraplyet FED-e-RATED, en ny kraftsamling kring ett Logistikdatalabb, accelerering av omställning till heelelektriska godsfordon på väg i projekt såsom Dencity, REEL, Sladdel/Scale, med flera.

Under det senaste året har satsningarna på elektrifierade tunga fordon, regionalt (REEL) och långa transportrelationer (e-Charge) via CLOSER inneburit en påskyndad omställning i energi- och fordonstekniska frågor, till exempel lämplig laddinfrastruktur med hänsyn till transport-branschens verksamhet, incitament för investering i ny teknik, regelverk, arbetsvillkor, med mera. Sverige anses vara ett föregångsland inom test och demonstration av heelelektrisk

³⁶⁰ <https://biofuelregion.se/projekt/biogas-roadshow/>

³⁶¹ RISE (2021b)

³⁶² Handling # 138 i ärende Utr 2018/56 (2020)

³⁶³ Lindholmen Science Park (2021a)

³⁶⁴ Handling # 405 i ärende Utr 2018/56 (2022)

framdrift av tunga vägfordon, något som exempelvis märks i internationell uppmärksamhet för projektet REEL.

Det finns också ett intresse för alternativa drivmedel, vätgas och ammoniak, som kan bidra till omställningen av övriga trafikslag, till exempel sjöfart, där dagens batteriteknik inte erbjuder en tillräcklig lösning. Här krävs ett utökat samarbete med andra industrisektorer.

Vidare har CLOSER startat upp ett nationellt logistikdatalabb, en neutralt oberoende plattform för delning av relevanta data för innovations- och utvecklingsarbete. Logistikdatalabbet har till syfte att skapa de rätta förutsättningar som krävs för att enskilda aktörer ska finna en vinst i att dela "rätt" data som bidrar till ett mer transporteffektivt samhälle, samtidigt som det sker på ett rättssäkert och affärsmässigt sätt. Uppstarten involverar ett användarfall, demonstrationer och piloter inom citydistribution.

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

För årets uppföljning har Trafikverket och Sjöfartsverket lämnat underlag om denna insats.³⁶⁵ I Trafikverkets forsknings- och innovationsplan 2021–2026 framgår att tio excellensområden inom järnvägen har inrättats. Målet är en svensk järnvägsforskning i världsklass. Vidare är Trafikverket fortsatt engagerat i EU:s forsknings- och innovationsprogram Shift2Rail och dess efterföljare EU-Rail som inrättades i november 2021.

Under 2021 har vintertester genomförts i Luleåområdet avseende införande av digitala automatkoppel för godsvagnar. Testerna har utförts i samarbete med Green Cargo samt ett antal koppelleverantörer. Inom projektet FR8RAIL III har en så kallad intelligent videogate (optik- och RFID-baserad port för avläsning av ID på fordon) testats i samarbete med Göteborgs Hamn där fokus har varit på optimering av logistikflödet på terminalerna. Inom projektet FR8RAIL II har ett långt tåg, 835 meter, körts från Hamburgområdet till Malmö.

Vad gäller sjöfarten fortsatte Trafikverket med uppdraget att bredda och utöka stödet till forskning och innovation inom sjöfartsområdet. Några av projekten som startade under 2021 och som har bäring på godstransporter till sjöss är följande:

- Transporteffektivitet med regional sjöfart i Mälardalen -projektet ger förslag på affärsmässiga och praktiska förutsättningar för en regional sjöfartslösning för import- och exportgods som Stockholm Norvik hamn kan erbjuda.
- Urbana kajer - projektet syftar till att förbättra förutsättningarna för urban sjöfart genom att säkerställa tillgången till multifunktionella kajer, dvs kajer där flera transportflöden såsom kollektivtrafik, godstrafik och bulktransporter kan samsas.

Sjöfartsverket har tagit fram en innovationsstrategi och process som vägleder myndighetens insatser. Myndigheten arbetar aktivt inom digitalisering och tjänsteutveckling för att uppnå såväl ökad lönsamhet, effektivare processer som digitala tjänster för minskad miljöpåverkan samt ökad kundnytta. Digitalisering inom sjö- och flygräddningsområdet innefattar exempelvis

³⁶⁵ Handling # 425 i ärende Utr 2018/56 (2022), Handling # 407 i ärende Utr 2018/56 (2022).

procedurer för att kunna starta och landa räddningshelikoptrar på obemannade flygplatser, digitalt informationsutbyte mellan Sjö- och flygräddningscentralen och räddningsenheter och AI-stöd för avlyssning av nödanrop och system.

Under 2021 har Sjöfartsverket tagit fram en innovationsprocess och en inriktningsstrategi för framtida tjänsteutveckling. Den omfattar tre områden där nyttan bedöms som störst för handelssjöfarten:

- Digitala plattformar (för samverkan inom fartygsanlöp, ruttdelning, sjö- och flygräddning).
- Kundanpassade sjökortsprodukter (för rutt- och lastoptimering) samt automatiserad navigation.
- Digitaliserade farleder, navigationsstöd från land och trafikmonitorering.

Sjöfartsverket har tillsammans med branschaktörer initierat programmet Smarta anlöp för att effektivisera anlöpsprocessen genom digitalisering, automation och informationsdelning. Under 2021 har också ett projekt startats upp för att testa drönare för sjö- och flygräddning samt för isrekognosering.

Under 2021 har ett EU-projekt avslutats, EfficientFlow där Sjöfartsverket tillsammans med bland annat hamnarna i Gävle och Rauma, Finland, tagit fram en operativ informationsdelningsplattform för ökad situationsmedvetenhet. Plattformen sprids nu till andra hamnar i Finland och Sverige och lägger grunden för optimerade fartygsanlöp.

Under året avslutades också ett initialt forskningsprojekt inom navigationsstöd från land i syfte att bidra till effektivare lotsprocess och förbättrad arbetsmiljö. Utveckling, demonstrationer och analyser beräknas fortgå till 2024.

L84 Drönare

Uppföljning

Då insatsen bedömdes vara fullgjord i Trafikanalys uppföljning 2020³⁶⁶ följs insatsen inte upp i denna rapport.

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

Nordic Innovation är Nordiska ministerrådets organisation för innovationsfrågor.³⁶⁷ Hösten 2020 tog rådet beslut om att avsätta 250 miljoner danska kronor till 8 innovationsprogram under perioden 2021–2024, varav två berör transporter, Green mobility respektive Smart connectivity. Programmet Nordic Smart Mobility and Connectivity är en föregångare under perioden 2018–2022. Inom dessa program pågår flera projekt av hög relevans för insatsområdet "Nordiskt samarbete". Nordic Innovation lyfter bland annat fram "Next Wave" som

³⁶⁶ Trafikverket (2020b)

³⁶⁷ Nordic Innovation (2022)

syftar till bredare och koordinerad utrustning av vätgaslastbilar och bussar. Därtill pågår ett större arbete inom ramen för Smart Connectivity med att främja datadelning, inte minst på logistikområdet. Under perioden 2022–2024 läggs ett särskilt fokus på frågor om hållbar luftfart och sjöfart, samt datadelning för mobilitet.³⁶⁸

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.³⁶⁹ 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. Fas 2 har nu övergått i NordicWay 3 som pågår till år 2023.

Energimyndigheten har slutredovisat "Hållbara nordiska städer med fokus på mobilitet".³⁷⁰ 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. Ett nytt nordiskt projekt kan ses som en följare till detta, "Accelererad elektrifiering av vägtransporter i Norden", varav ett delprojekt avser elektrifiering på landsbygd och i gränsregioner.³⁷¹

Trafikanalys konstaterar att flera nya initiativ till nordiska innovationssamarbeten har tagits på godstransportområdet och gör därför den samlade bedömningen att insatsen är att betraktas som genomförd och avslutad.

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.

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 yrkesinriktade utbildningsmöjligheter. Det finns information om satsningen och hur den har utvecklats över tid på regeringens webbplats. Avsatta medel uppskattas motsvara över 160 000 utbildningsplatser fram till 2022.³⁷² Det finns inga mål och resultat för enskilda sektorer eller näringar. Det gör det svårt att följa upp insatsen. Mot den

³⁶⁸ Handling # 422 i ärende Utr 2018/56 (2022)

³⁶⁹ Nordic Way (2022)

³⁷⁰ Nordiska ministerrådet (2021)

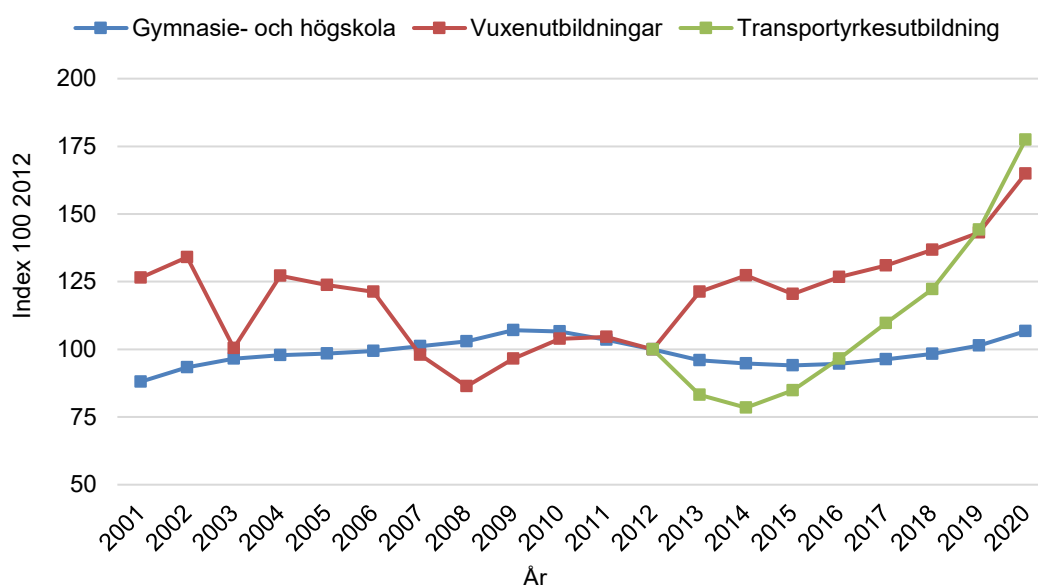
³⁷¹ Handling # 377 i ärende Utr 2018/56 (2022)

³⁷² Regeringen (2021h)

bakgrunden har Trafikanalys valt att bedöma insatsen med utgångspunkt i tillgänglig statistik om deltagare i yrkesinriktade utbildningar i Sverige.

I Figur 5.1 har vi sammanställt statistik om studiedeltagandet i Sverige under 20 år, 2001–2020. De blåa och röda linjerna avser antalet svenskar 16–74 år som har deltagit i en av två typer av utbildningar, gymnasie- och högskola respektive vuxenutbildningar. De sistnämnda omfattar KOMVUX, kvalificerad yrkesutbildning, yrkeshögskoleutbildning, folkhögskola och arbetsmarknadsutbildning. Dessa faller inom ramen för Kunskapslyftet.

Antalet deltagande svenskar år 2012 var cirka 678 000 i gymnasie- och högskolan respektive 185 000 i vuxenutbildningar. Tio år senare, 2020, hade deltagandet ökat med 58 respektive 3 procent. Utvecklingen är alltså i linje med regeringens ambitioner.



Figur 5.1. Studiedeltagandet 2001–2020. För jämförelser använder vi index 100 för år 2012. Det är det första året där det finns uppgifter att tillgå om transportinriktade yrkesutbildningar på yrkeshögskolan. Den röda linjen avser antalet svenskar som deltog på KOMVUX, folkhögskola, i kvalificerad yrkesutbildning/yrkeshögskoleutbildning eller arbetsmarknadsutbildning (185 351 år 2012). Den blåa linjen avser antalet på gymnasiet, högskolor eller universitet (678 225 år 2012). Den gröna linjen representerar antalet i transportinriktade yrkesutbildningar på yrkeshögskolan (2 841 år 2012, se fotnot 374 för specifikation av utbildningskategorier).
Källa: SCB, statistikdatabasen.³⁷³

Den gröna linjen representerar antalet studerande i transportinriktades yrkesutbildningar på yrkeshögskolan.³⁷⁴ De var 5 042 till antalet år 2020, vilket motsvarar en ökning på 77 procent sedan år 2012. Det går även att se ett ökat deltagande på Komvux inom området Fordon och transport under perioden 2017–2020, från 1 793 till 2 729 studenter, en ökning på drygt 52 procent.³⁷⁵ Av diagrammet framgår också en pandemieffekt år 2020.

³⁷³ SCB (2020a, 2021)

³⁷⁴ Följande utbildningskategorier (SUN5 inriktning) är inkluderade i denna statistik (SCB 2020b): trafiklärare (146xa), flyginstruktör (146xb), helikopterflyginstruktör (146xc), järnvägstekniker/signaltekniker (522ce), järnvägstekniker/eltekniker (522cf), järnvägstekniker/bantekniker (522cg), busstekniker/tekniker för tunga fordon (525ca), fordonstekniker (525cd), tågtekniker (525cb), flygtekniker (525da), marintekniker (525db), övriga utbildningar fordonsteknik (525cy), anläggningsprojektör (582gb), järnvägsingenjör (582ga), väg- och gatuprojektör (582gc), logistik, spedition och transport (840aa), lokförare (840ba), trafikflygare (840da), maskinist (840cb), kapten (840ca), helikopterpilot (840dd), övriga utbildningar transporttjänster (840ay), övriga utbildningar inom sjöfart (840cy), samt övriga utbildningar luftfart (840dy) (SCB 2020a).

³⁷⁵ Skolverket (2022)

Sammantaget måste utvecklingen ses som påtagligt positiv för transportyrkesutbildning. Det finns naturligtvis variationer mellan enskilda yrkesområden och utbildningar, men uppgången måste ändå betraktas som generell. Trafikanalys bedömer därför insatsen som genomförd och avslutad.

M87 Fler platser inom yrkesförarutbildningen

Uppföljning

Då insatsen bedömdes vara fullgjord i Trafikanalys uppföljning 2020³⁷⁶ 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

I regeringens budgetproposition 2018, utgiftsområde 16, anslag 1:13, aviseras en satsning på kvalitet i yrkesutbildning för vuxna.³⁷⁷ Utbildningsdepartementet och Skolverket har uppgett att nämnda medel inte hanteras separat från allmänna medel för yrkesutbildningen för vuxna (jmf. M86).³⁷⁸

Trafikanalys har identifierat flera pågående kvalitetsfrämjande insatser för yrkesutbildningar, bland såväl myndigheter som näringsliv. Exempel är nationell samverkan genom World Skills Sweden, utbildnings-, skol- och lärarstöd från Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd och Transportföretagen, samt Skolverkets olika stöd för det arbetsplatsförlagda lärandet. Även myndighetssamverkan sker, till exempel Skolverkets och Transportstyrelsens informationsstöd om förarutbildningar.³⁷⁹ Dessa insatser är viktiga, men utgör inget samlat initiativ för kvalitet i yrkesutbildningar på transportområdet. Det saknas samlade behovs- och åtgärdsanalyser.

Kvalitetsutmaningar är av två slag, attityder/status respektive pedagogik. World Skills Sweden arbetar främst med den första frågan, att påverka och förändra allmänhetens föreställningar, att yrkesutbildningar kan skapa lika goda ingångar till arbetsmarknaden som allmänna utbildningsprogram.³⁸⁰ Arbetet omfattar nätverksarbete, informationskampanjer och mätningar. Organisationerna ser också en stor utmaning i att hålla utbildningarnas utrustning och material uppdaterade så att det speglar det som är aktuellt i branschen. God samverkan mellan skola och företag ses därför som en extra viktig fråga. Den berör den andra pedagogik som kvalitet, där det är rimligt med någon form av branschvis samordning av kvalitetsfrågor. Trafikanalys har här inte kunnat identifiera någon tydlig nationell aktör på transportområdet.

Myndigheten för yrkeshögskolan (MYh) tar i en analys av transportsektorn upp rekryteringsproblem och att åtgärdsbehovet bland annat handlar om systematiskt kvalitetsarbete.³⁸¹ MYh genomför varje år kvalitetsgranskningar av ett urval av utbildningar. Till vår uppföljning i år bad vi MYh att bedöma om det går att identifiera några trender och mönster i kvalitetsbrister över tid, samt i transportutbildningar i jämförelse med andra yrkesutbildningar. MYh har delgett

³⁷⁶ Trafikanalys (2020a)

³⁷⁷ Regeringen (2017)

³⁷⁸ Handling # 104 i Utr 2018/56 (2019)

³⁷⁹ Skolverket och Transportstyrelsen (2018)

³⁸⁰ Handling # 373 i ärende Utr 2018/56 (2022)

³⁸¹ MYh (2019)

underlag för perioden 2017–2021, en resultatsammanställning av 418 granskningar, varav 15 har avsett transportrelaterade yrkesutbildningar.³⁸²

Cirka 70 procent av 418 granskningar visade på hög eller mycket hög kvalitet. Motsvarande siffra för 15 transportutbildningar var 60 procent. Eftersom antalet är begränsat faller detta inom felmarginalen. I MYh:s senaste granskningsrapport framgår vidare att det inte finns några trender i materialet, att årliga granskningsresultat har varit stabila över tid.³⁸³ MYh ger också stöd och råd i kvalitetsfrågor till utbildningsanordnarna och bedömer att anordnarna bedriver ett aktivt kvalitetsarbete, inte minst till följd av granskningarna.

Sammanfattningsvis, kvalitetsfrämjande insatser i yrkesutbildningar är på agendan för en rad aktörer på området. Däremot saknas det överblick av branschvisa behov och en nationell samordning av insatser. Hur ser det exempelvis ut med aktualitet i utrustning och material i yrkesutbildningar på transportområdet? Trots lovvärda åtgärder bedömer Trafikanalys att osäkerheten kring ansvaret för denna fråga. Även om rekryteringen till yrkesutbildningar är gynnsam för tillfället är en långsiktig kompetensförsörjning avhängig ett mer systematiskt kvalitetsarbete i transportutbildningar.

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

Trafikverket har delgett information om arbetet med kompetens för järnvägen under 2021.³⁸⁴ Myndigheten menar att många aktörer redan nu upplever svårigheter att rekrytera rätt kompetens och att efterfrågan på kompetens kommer att öka. Brist på kompetens innebär risker för utvecklingen mot ett hållbart samhälle och för möjligheterna att genomföra beslutade och planerade åtgärder i gällande planer. För att möta behovet av kompetens behöver utbildningssystemet utvecklas och bli mer flexibelt.

Trafikverket presenterade i förlaget till Nationell Plan i november 2021 ett antal förslag till åtgärder för att möta behoven av kompetens. I korthet innebär förslagen:

- Nationellt råd för kompetensförsörjningsfrågor inom infrastrukturbranschen hos Trafikverket.
- Inrätta en mindre analysfunktion för att identifiera kompetensbehov – föreslås till följd av bland annat teknikutveckling och digitalisering. Funktionen bör omfatta alla bygg- och anläggningsarbeten gällande infrastruktur.
- Utveckla samarbetet med kommuner, regioner och branschen att öka attraktiviteten och höja kvaliteten i utbildningarna.
- Arbetet med att öka attraktiviteten för branschen blir centralt.
- Aktivt arbete för ökad jämställdhet och mångfald i infrastrukturbranschen behövs och bör hanteras inom befintliga samarbetsforum.

³⁸² Handling # 389 i ärende Utr 2018/56 (2022)

³⁸³ MYh (2022)

³⁸⁴ Handling # 425 i ärende Utr 2018/56 (2022)

- Ställ krav på leverantörer att arbeta med kompetensfrågor i samband med större upphandlingar.

Trafikverket arbetar även tillsammans med branschen när det gäller kompetensförsörjningen både inom ramen för Järnvägsbranschens samverkansforums (JBS) kompetensförsörjningsgrupp och även inom ramen för Trafikverkets regeringsuppdrag där översyn av att bilda ett järnvägscollege utreds. Om ett järnvägscollege bildas kommer bland annat följande delar kunna hanteras inom ramen för det.

- Skolverket har tagit fram förslag på nationella yrkespaket som motsvarar kompetenskraven på nationell nivå för olika yrkesområden – dock inte järnvägsbranschen. Den pågående utredningen har kommit fram till att det behövs ett arbete kring att definiera yrken och yrkesroller, och då behöver kontakter tas med respektive arbetsgivarorganisation kring dessa frågor. Det arbetet kan vara grund till nationella yrkespaket för eftersökta yrkesroller.
- Det saknas också lärare och praktikplatser för vissa utbildningar, och en knäckfråga är att det för vissa kompetenser erfordras ett certifieringssystem som är svårt för skolorna att uppnå. Utbildningsanordnarna behöver ett forum där de kan träffa branschen för att tillsammans lösa dessa utmaningar.
- JBS Kompetens ska vara Järnvägsbranschens arena för gemensam samverkan för utbildningar och attraktivitet. Det ska vara ett forum för att ta fram en gemensam bild av behov av kompetens och resurser i dag och i framtiden. Dessutom ska gemensamma insatser genomföras för att öka branschens attraktivitet. JBS Kompetens har även dialoger med lärosäten och aktörer inom utbildningssystemet.

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 2021 har Sjöfartsverkets arbete med att bredda och utveckla lotsutbildningen fortsatt i enlighet med tidigare målbilder.³⁸⁵

- Utbildningen är öppen för sökande med fartygsbefäl klass 1 och 2, inte som tidigare endast klass 1 (sjökaptén).
- Trots ändrad kravprofil fortsätter rekryteringsbasen att minska och kommer inte att möta Sjöfartsverkets behov. Myndigheten samarbetar med sjöfartshögskolor och andra organisationer kring nya former för lotsutbildning.
- I syfte att en högskoleförlagd lotsutbildning ska vara möjlig är det rimligt att anta att den måste kombineras med andra studentgrupper som har behov av högre nautisk utbildning. Sjöfartsverket kommer att kalla organisationer och myndigheter som bedöms ha ett sådant behov, såsom Försvarsmakten, Kustbevakning, Trafikverket och Föreningen Svensk Sjöfart (FSS).
- Sjöfartsverket deltar även i ett av Trafikverket finansierat projekt om utbildningsstöd med bärighet på lotsutbildningen. Projektet syftar till klargöra kompetensprofilen,

³⁸⁵ Handling # 428 i ärende Utr 2018/56 (2022)

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 2021. En viss progression i enskilda initiativ kan noteras, till exempel Trafikanalys pågående undersökning av lätta lastbilar.

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. Trafikanalys har därefter publicerat ett kunskapsunderlag om lastbilstransporter i urbana miljöer på basis av befintlig statistik.³⁸⁶

Vidare har Trafikanalys erhållit medel hos Eurostat för en fullskalig pilotundersökning om lätta lastbilar, trafik och transporter, där det urbana perspektivet ingår. Det är den första enkäten i sitt slag och riktar sig till ägare av 10 000 lätta lastbilar. Frågorna omfattar exempelvis varuslag, körsträckor och antal stopp. Insamlingen pågår 365 dagar år 2022. Undersökningen kombineras med registerstatistik och resultatet ska avrapporteras till Eurostat våren 2023.

Utöver detta initiativ har Trafikanalys inte kunnat identifiera några nya insatser för kunskapsutveckling på området. Vi har bland annat gjort sökningar i Digitala Vetenskapliga Arkivet (DiVA) och LIBRIS (Nationella Bibliotekssystem). Trafikverkets aktuella forsknings- och innovationsplan nämner inte heller urbana godstransporter som fråga, även om e-handels generella konsekvenser omnämns.³⁸⁷

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

³⁸⁶ Trafikanalys (2019c)

³⁸⁷ Trafikverket (2022d)

bild av gods- och passagerarflöden.³⁸⁸ 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.

Trafikverket har också förbättrat applikationen LASLO – omlastningsplatser för gods. LASLO omfattar hamnar och Trafikverkets lastplatser. På sikt kommer det också att finnas information om kombiterminaler och andra omlastningsplatser, se även insats F50. Vidare driver Trafikverket ett projekt för att identifiera terminaler från registerdata där Trafikanalys deltar.

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.³⁸⁹

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

I regleringsbrevet 2022 har regeringen gett Trafikanalys i uppdrag göra en analys av den eldrivna fordonsflottan. Det inkluderar en beskrivning av dess möjliga utveckling fram till 2030 med avseende på tekniska egenskaper.³⁹⁰

Vidare genomför Trafikverket prognoser över vägfordonsflottans utveckling som underlag för prognoser över trafik- och transportarbete.³⁹¹ Energimyndigheten och Naturvårdsverket tar fram underlag om fordonsutvecklingen för prognoser över energiförbrukning respektive klimatrapportering.³⁹²

Trafikanalys bedömer att det aktuella omvärldsläget skapar osäkerhet i kortsiktsprognoser av fordonsflottan. Prisökningar på el, drivmedel och transporter, tillsammans med justeringar av klimatstyrmedel och pågående elektrifiering, bidrar till osäkerheten.

³⁸⁸ Trafikanalys (2018)

³⁸⁹ Trafikanalys (2021b)

³⁹⁰ Regeringen (2021j)

³⁹¹ Trafikverket (2020h)

³⁹² Energimyndigheten (2021b), Naturvårdsverket (2021)

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".³⁹³ Ett kapitel beskriver utvecklingsbehov inom godstransporter, mål, genomförda, pågående och planerade insatser. Modelleringsarbetet bedöms vara förenat med större utmaningar inom godstransporter än persontransporter. Det involverar mer komplexa systemfrågor och kopplingar till försörjnings- och distributionskedjor på olika nivåer, lokala och globala varumarknader.

Trafikanalys följer årligen upp Trafikverkets arbete med modeller för samhällsekonomiska analyser. I den senaste uppföljningen påtalas att utvecklingsbehov kvarstår kring regionala godstransporter.³⁹⁴ Frågan om urbana transporter berörs varken i Trafikverkets plan eller Trafikanalys uppföljning.

Mot denna bakgrund ombads Trafikverket att delge ett mer specifikt underlag om arbetet med modellutvecklingen under 2021 av relevans för NGTS.³⁹⁵ Här är ett sammandrag av aktiviteter som Trafikverket lyfter fram i sitt svar.

- I slutet av år 2020 avslutades Fol-projektet "Värdet av transporttidsvariation" med syftet att estimerar värden för transporttidsvariation. Ytterligare utredningsarbete krävs för en eventuell implementering i ASEK:s rekommendationer.
- En ny version av den nationella godstransportmodellen "Samgods 1.2.1" är planerad att släppas i december 2022. Den innehåller följande förbättringar av relevans.
 - metodik för EU-kalkyler och modellering av så kallade förplanerade tåglägen, men inte som en automatiserad del av Samgodsmodellen 1.2.1,
 - implementering av ett förbättrat sjöfartsnätverk, bland annat på basis av rutter från AIS-data,

Trafikverket har analyserat en metod för att integrera så kallad "potentiell" transit i Samgods, dvs. transporter som går utanför Sverige innan en åtgärd, men som tar svensk infrastruktur i anspråk efter en åtgärd. En PM av studien kommer att publiceras under år 2022.

Under år 2021 har även initiala arbeten utförts som kan komma att förbättra möjligheterna att analysera åtgärder som knyter samman det nationella transportsystemet med internationella korridorer. Det handlar om dels verktyget Bangods som används i Bansek för CBA-kalkyler av järnvägsinvesteringar, dels dataförsörjning om järnvägsterminalers kapacitetsrestriktioner som underlag för kalkyler med Samgodsmodellens CBA-modul.

När det gäller urbana transporter nämner Trafikverket en förstudie av underlag för skattning av tidsvarierande reseefterfrågan och trafiktillstånd. Den kan komma att få bäring i frågan. I övrigt har Trafikverket initierat projekt som tangerar den aktuella insatsen.

³⁹³ Trafikverket (2020j)

³⁹⁴ Trafikanalys (2021d)

³⁹⁵ Handling # 430 i ärende Utr 2018/56 (2022)

- En pilotstudie av varuflödesundersökningen (VFU) påbörjades i syfte att kartlägga vilka källor och ny teknik som kan bidra till bättre data. Projektet drivs tillsammans med Trafikanalys.
- Ett FOI-projekt genomfördes under 2021 som syftar till att förbättra möjligheterna att utföra samhällsekonomiska beräkningar om underhållsåtgärder för spårväxlar.
- Metoden för att ta fram godsprognoser för så kallade TEN-hamnar har automatiserats under 2021. Dessa prognoser rapporteras löpande till kommissionen.

N95 Utvecklad kunskap om trafikens samhällsekonomiska kostnader

Uppföljning

Då insatsen bedömdes vara fullgjord i Trafikanalys uppföljning 2020³⁹⁶ följs insatsen inte upp i denna rapport.

³⁹⁶ Trafikanalys (2020a)

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 2021 beslutat om ett nytt regeringsuppdrag inom ramen för strategin, samt två uppdrag till Trafikverket och ett till Sjöfartsverket genom myndigheternas regleringsbrev för år 2022. 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. 27 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 och med stort inslag marknadskrafter med av transportköpare som önskar fossilfria transporter vilket driver utvecklingen framåt.

Trafikanalys konstaterar att i mars 2021 är 36 insatser (19 insatser år 2020, 25 insatser år 2021) fullföljda och med avrapporterade resultat i enlighet med strategin. I 50 fall (59 respektive 57) är insatserna pågående och i resterande 9 fall (17 respektive 13) 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 nio 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.

- *Fler svenskregistrerade fartyg (C28) och Tonnagebeskattnings (E39).*
- *Robusthet och redundans för minskad sårbarhet i kritisk transportinfrastruktur och samhällsviktiga transporter (D32) och Stärkt cybersäkerhet (D35).*
- *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 14 av insatserna har bedömningen förändrats jämfört med uppföljningen 2021 (Tabell 6.1, samt Bilaga 1 för en fullständig sammanställning för samtliga insatser under perioden 2020–2022). I tre av fallen går bedömningen från osäker till pågående och i ett fall från osäker till fullföljd. Resterande tio insatser går från pågående till fullföljd.

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 stort är lägesbedömningarna 2022 av enskilda insatser desamma som i uppföljningen 2021, 29 insatser bedöms fortsatt som pågående, fyra är osäkra och 17 är fullföljda. Det innebär att vi för sju insatser ser en förändrad status. Inom insatsområdena *Robust, tillförlitlig och kapacitetsstark infrastruktur för godstransporter (A)*, *Smidiga och effektiva gränsöverskridande transporter (B)* samt *Samordning för samarbete för ökad intermodalitet (F)* går fyra insatser från pågående till fullföljd. Det gäller insatserna (A6) *Nya moderna isbrytare*, (B15) *Järnvägsförbindelse till Norge* samt (F45) *Fortsatt dialog och samverkan för ökade sjötransporter* och (F50) *Transportnätsbeskrivning för omlastning*. För tre insatser ändras status från osäker till pågående, (A8) *Arlandarådet*, (C25) *Regelverk för automatiserad körning* samt (E36) *Vägsplitageskatt*.

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 2021 bedömdes 14 insatser inom de fem insatsområdena som pågående, nio var fullföljda och tre som osäkra. I årets uppföljning bedöms 11 vara pågående, 13 är fullföljda och två är fortfarande osäkra. Området präglas med andra ord av en hög andel genomförda eller pågående insatser. Ett insatsområde med en sämre progression är (K) *Urbana godstransporter* där insatserna (K74) *Stadsmiljöavtal för godstransporter* och (K75) *Innovationskluster för transporteffektiva elektrifierade urbana godstransporter* fortfarande är osäkra. I det förstnämnda råder det osäkerhet kring legaliteten av stöd och i det senare saknas det ansökningar att bevilja.

Tabell 6.1. Insatserna med förändrad statusbedömning i uppföljningen 2022 jämfört med 2021.

Nr	Insats	2021	2022
A Robust, tillförlitlig och kapacitetsstark infrastruktur för godstransporter			
A3	Näringslivspott för järnvägsåtgärder	Pågående	Pågående
A5	Djupare farleder	Pågående	Pågående
A6	Nya moderna isbrytare	Pågående	Fullföljd
A8	Arlandarådet	Osäker	Pågående
B Smidiga och effektiva gränsöverskridande transporter			
B15	Järnvägsförbindelse till Norge	Pågående	Fullföljd
C Tydliga regler och en stärkt svensk transportnäring			
C25	Regelverk för automatiserad körning	Osäker	Pågående
D Stärkt krisberedskap och civilt försvar för samhällsviktiga transporter			
E Ekonomiska styrmedel för hållbara godstransporter			
E36	Vägselitageskatt	Osäker	Pågående
F Samordning och samarbete för ökad intermodalitet			
G Transporteffektivitet			
H Samhällsplanering för godstransporter			
H54	Infrastrukturplaneringens näringslivsfokus stärks	Osäker	Fullföljd
H55	Regional samordning	Pågående	Fullföljd
I Krafttag för förnybara drivmedel			
I57	Fossila bränslen byts ut mot biodrivmedel	Pågående	Fullföljd
I64	Innovationskluster för etanol	Pågående	Fullföljd
J Nationell satsning på elektrifiering av godstransporter			
K Urbana godstransporter			
L Permanent världsutställning för innovationer på transportområdet			
L81	Fyra nya innovationskluster	Pågående	Fullföljd
L85	Nordiskt samarbete för effektivare godstransporter	Pågående	Fullföljd
M Kompetens inom godstransporter och logistik			
M86	Utbyggt kunskapslyft	Pågående	Fullföljd
N Ökad kunskap om godstransporter och varuflöden			

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 föregående uppföljning bedömdes 13 insatser inom dessa insatsområden som pågående och 3 som osäkra. I årets uppföljning bedömer vi att tre av de pågående insatserna har avslutats under 2021 – *Fyra nya innovationskluster (L81)*, *Nordiskt samarbete för effektivare godstransporter (L85)* och *Utbyggt kunskapslyft (M86)*. Dessutom går arbetet med flertalet andra insatser åt rätt håll. Många av dessa är dock av långsiktig karaktär och kan därför inte ses som avslutade.

Generellt är våra lägesbedömningar i linje med förra årets uppföljning, men det är värt att lyfta en mer generell positiv utveckling. Det handlar främst om insatser för kompetensförsörjningen på transportområdet. Här märks ett intensifierat arbete från Trafikverket och en tydligt positiv trend för elev- och studentintaget på yrkesinriktade transportutbildningar. Däremot är takten fortsatt blygsam när det gäller kunskapsupbyggnaden om godstransportsystemet.

Avslutande kommentarer

I den nationella godstransportstrategin lyfts samverkan fram som avgörande för strategins genomförande. Trafikanalys ser i den fjärde 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 några områden är aktiviteten fortfarande låg. Vi bedömer dock 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 från de aktiviteter som pågår kan uppstå. Tre fjärdedelar av 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. Det bör också övervägas åtgärder för att säkerställa att strategins ambition fortsätter att prägla utvecklingen av godstransportsystemet även efter december 2022.

Referenser

Arbetsmiljöverket (2021). Återrapportering av regeringsuppdrag att ta fram åtgärdsplaner till En god arbetsmiljö för framtiden – regeringens arbetsmiljöstrategi 2021–2025. 2021/009187. www.av.se/globalassets/filer/om-oss/vart-uppdrag/2021-009187-aterrapportering_av_regeringsuppdrag_atgardsplan.pdf 2021/009187.

Arbman, H. (2022). SJ vill börja köra direkttåg mellan Stockholm och Trondheim, Dagens Nyheter, www.dn.se/ekonomi/sj-vill-borja-kora-direkttag-mellan-stockholm-och-trondheim/.

Blå Tillväxt (2021). Stämpelskattens påverkan på svensk konkurrenskraft, Svensk Sjöfart. www.sweship.se/wp-content/uploads/2021/08/Rapport-St%C3%A4mpelskattens-p%C3%A5verkan-p%C3%A5-svensk-konkurrenskraft.pdf.

Delegationen för sjöfartsstöd. (2021, 2021-02-09). "Sjöfartsstöd." Nedladdad 2021-03-19, från www.trafikverket.se/Delegationen-for-sjofartsstod/.

Elsäkerhetsverket. (2021). "Begreppet elväg in i Elsäkerhetsverkets föreskrifter." från www.elsakerhetsverket.se/om-oss/press/pressmeddelanden/2021/begreppet-elvag-in-i-elsakerhetsverkets-foreskrifter/.

Energimyndigheten (2021a). Analys och förslag för bättre tillgång till laddinfrastruktur för hemmaladdning oavsett boendeform. ER 2021:24. www.energimyndigheten.se/remissvar-och-uppdrag/Download/?documentName=Rapport%20Analys%20och%20f%C3%B6rslag%20f%C3%B6r%20b%C3%A4ttre%20tillg%C3%A5ng%20till%20laddinfrastruktur%20f%C3%B6r%20hemmaladdning%20oavsett%20boendeform.pdf&id=1787.

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

Energimyndigheten (2021c). Styrmedel för nya biodrivmedel. Behov och utformning av styrmedel för att främja produktion av biodrivmedel med nya tekniker, Energimyndigheten. ER 2021:22. <https://energimyndigheten.a-w2m.se/FolderContents.mvc/Download?ResourceId=201409>.

Energimyndigheten (2021d). Utvärdering av stödprogrammet lokal och regional kapacitetsutveckling. Omfattar uppdragen Lokal och regional kapacitetsutveckling och Hållbara transportlösningar som främjar att transporter nyttjas mer effektivt, som bedrivits 2018–2020. ER 2021:5.

Energimyndigheten (2022a). "Energimyndighetens årsredovisning 2021."

Energimyndigheten (2022b). Etanolarena Östergötland – ett innovationskluster för tunga transporter på ED95. Slutrapport. Dnr. 2018-014606, 2019-004495. Projektnr. 47713-1, 47713-2.

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."

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>.

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

FOI (2021). Gråzonsproblematik och hybrida hot i transportsystemet.

www.foi.se/rapportsammanfattning?reportNo=FOI-R--5118--SE.

Gasum. (2021). "Gasum öppnar sin första tankstation i Malmö för tung trafik - utvidgar tankstationsnätet i södra Sverige." från www.gasum.com/sv/gasum/for-media-och-nyheter/nyheter/2021/gasum-oppnar-sin-forsta-tankstation-i-malmo-for-tung-trafik---utvidgar-tankstationsnatet-i-sodra-sverige/.

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

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

Handling # 104 i Utr 2018/56 (2019). Frågor om statsbidrag för kvalitet i yrkesutbildningar till utbildningsdepartementet.

Handling # 138 i ärende Utr 2018/56 (2020). Om uppföljning av Energimyndighetens insatser enligt den nationella godstransportstrategin, Mats Larsson.

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

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

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

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

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

Handling # 282 i Utr 2018/56 (2021). Fråga om Transportnätsbeskrivning för omlastning i godstransportstrategin.

Handling # 290 i Utr 2018/56 (2021). Fråga om näringslivspott för järnvägsåtgärder.

Handling # 302 i Utr 2018/56 (2021). Fråga om djupare farleder.

Handling # 310 i Utr 2018/56 (2021). Fråga till nationell samordnare för inrikes sjöfart.

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 # 331 i Utr 2018/56 (2021). Frågor om bullerkrav järnvägen och kompositbromsblocken.

Handling # 369 i ärende Utr 2018/56 (2022). SV: Uppföljning av insatsen "Sverige deltar aktivt och med kraft i det europeiska samarbetet om infrastruktur" inom nationella godstransportstrategin.

Handling # 370 i ärende Utr 2018/56 (2022). SV: Dags för uppföljning av Förenklad rapportering kopplat till Nationella godstransportstrategin.

Handling # 371 i ärende Utr 2018/56 (2022). Uppföljning av insatser av Scanmed inom ramen för nationella godstransportstrategin.

Handling # 373 i ärende Utr 2018/56 (2022). "Uppföljning av kvalitetsinsatser inom yrkesutbildningar."

Handling # 375 i ärende Utr 2018/56 (2022). Fråga och svar om Miljöstyrande start- och landningsavgifter, Swedavia.

Handling # 376 i ärende Utr 2018/56 (2022). "Förfrågan om underlag om myndighetens insatser för stärkt krisberedskap och civilt försvar för samhällsviktiga transporter - svar från Transportstyrelsen."

Handling # 377 i ärende Utr 2018/56 (2022). "Hållbara nordiska städer med fokus på klimatsmart mobilitet - svar från Energimyndigheten om uppföljning av nordiskt samarbete."

Handling # 379 i ärende Utr 2018/56 (2022). Fråga, förhandsbesked om sjöfartsstöd.

Handling # 381 i ärende Utr 2018/56 (2022). "Svar från Energimyndigheten om Drive LBG – Nationellt innovationskluster för flytande biogas."

Handling # 382 i ärende Utr 2018/56 (2022). Fråga om ekobonus.

Handling # 384 i ärende Utr 2018/56 (2022). "Strålsäkerhetsmyndighetens arbete med transporter av farligt gods 2021."

Handling # 389 i ärende Utr 2018/56 (2022). "Frågor om kvalitetsgranskningar och insatser inom yrkesutbildningar inom logistik och godstransporter - svar från Myndigheten för yrkeshögskolan."

Handling # 390 i Utr 2018/56 (2022). Fråga om schyssta villkor till sjöss.

Handling # 391 i Utr 2018/56 (2022). Frågor om säkra uppställningsplatser.

Handling # 392 i ärende Utr 2018/56 (2022). Uppföljning av nationella godstransportstrategin - B17 Smidiga och effektiva gränstransporter.

Handling # 393 i ärende Utr 2018/56 (2022). NGTS och Samarbeten i Sveriges närområden.

Handling # 395 i ärende Utr 2018/56 (2022). "Fråga om Sveriges arbete med att utveckla förmågan att hantera transporter av farligt gods - svar från MSB."

Handling # 397 i ärende Utr 2018/56 (2022). Näringslivets behov beaktas i infrastrukturplaneringen.

Handling # 399 i ärende Utr 2018/56 (2022). Uppföljning av nationella godstransportstrategin.

Handling # 400 i ärende Utr 2018/56 (2022). Ny uppföljning av insatsen Samverkan för minskade utsläpp internationellt - uppföljning av godstransportstrategin i NGTS.

Handling # 401 i ärende Utr 2018/56 (2022). Text om uppdraget om innovationskluster för elektrifierade urbana godstransporter.

Handling # 402 i ärende Utr 2018/56 (2022). Fråga om godstransporter i stadsmiljöavtalet.

Handling # 403 i ärende Utr 2018/56 (2022). Fråga om Smart City Sweden, IVL.

Handling # 405 i ärende Utr 2018/56 (2022). "Fråga om ett uthålligt och uppkopplat godstransportsystem - svar från CLOSER."

Handling # 406 i ärende Utr 2018/56 (2022). Uppföljning av nationella godstransportstrategin.

Handling # 407 i ärende Utr 2018/56 (2022). "Sjöfartsverkets innovationsarbete 2021."

Handling # 408 i ärende Utr 2018/56 (2022). Ny uppföljning av insatsen Samverkan för minskade utsläpp internationellt - uppföljning av godstransportstrategin i NGTS.

Handling # 409 i Utr 2018/56 (2022). Frågor om längre och tyngre fordon och Bärighet på väg.

Handling # 410 i Utr 2018/56 (2022). Frågor om längre och tyngre tåg.

Handling # 411 i Utr 2018/56 (2022). Satsning på intermodalitet med fokus på järnväg.

Handling # 412 i ärende Utr 2018/56 (2022). "Frågor om LGB."

Handling # 413 i Utr 2018/56 (2022). Sista uppföljningen - stöd icke-statliga flygplatser.

Handling # 414 i ärende Utr 2018/56 (2022). "Fråga om infrastruktur för LNG för fartyg."

Handling # 415 i Utr 2018/56 (2022). Jernhusen AB som drivkraft.

Handling # 417 i Utr 2018/56 (2022). Fråga om Nya moderna isbrytare.

Handling # 418 i Utr 2018/56 (2022). Transportnätsbeskrivning för omlastning LASLO.

Handling # 419 i ärende Utr 2018/56 (2022). "Transportstyrelsens svar på fråga om tillsyn av farligt gods."

Handling # 420 i Utr 2018/56 (2022). Djupare farleder mm.

Handling # 421 i Utr 2018/56 (2022). Nationell samordnare för ökad inrikes sjöfart.

Handling # 422 i ärende Utr 2018/56 (2022). "Nordic Innovation om nordisk innovationssamverkan kring godstransporter."

Handling # 423 i ärende Utr 2018/56 (2022). "Sjöfartsverkets svar rörande insatser för stärkt krisberedskap och civilt försvar."

Handling # 424 i ärende Utr 2018/56 (2022). "Uppföljning av insatsen Sverige deltar aktivt och med kraft i det europeiska samarbetet om infrastruktur."

Handling # 425 i ärende Utr 2018/56 (2022). "Underlag om Trafikverkets Fol-insatser inom ramen för godstransportstrategin."

Handling # 427 i ärende Utr 2018/56 (2022). Tillägg Godstransportstrategin B15 Järnvägsförbindelser till Norge, del 2.

Handling # 428 i ärende Utr 2018/56 (2022). "Angående lotsutbildning - underlag från Sjöfartsverket."

Handling # 429 i ärende Utr 2018/56 (2022). "Förfrågan om underlag om myndighetens insatser för stärkt krisberedskap och civilt försvar för samhällsviktiga transporter - svar från LfV."

Handling # 430 i ärende Utr 2018/56 (2022). "Fråga om modellutveckling 2021 inom godstransporter - svar från Trafikverket."

Handling # 431 i Utr 2018/56 (2022). Fortsatt dialog och samverkan för ökade sjötransporter.

Handling # 432 i Utr 2018/56 (2022). Trafiksäkerhet yrkesförare.

Handling # 433 i ärende Utr 2018/56 (2022). "Fråga om insatser för stärkt krisberedskap och civilt försvar för samhällsviktiga transporter - svar från Socialstyrelsen."

Handling # 434 i ärende Utr 2018/56 (2022). "Underlag om nationella insatser för stärkt krisberedskap och civilt försvar för samhällsviktiga transporter - svar från MSB."

Handling # 435 i Utr 2018/56 (2022). Underhåll av järnväg.

Handling # 437 i ärende Utr 2018/56 (2022). "Fråga om insatser för stärkt krisberedskap och civilt försvar för samhällsviktiga transporter - svar från Livsmedelsverket."

Handling # 438 i ärende Utr 2018/56 (2022). "Underlag från Trafikverket om insatser för civilt försvar och krisberedskap inom ramen för godstransportstrategin."

Handling # 439 i ärende Utr 2018/56 (2022). "Fråga om insatser för att utveckla förmågan att hantera transporter av farligt gods - svar från Kustbevakningen."

Handling # 440 i Utr 2018/56 (2022). Dialog om Regelförenkling för järnvägen.

Handling # 441 i Utr 2018/56 (2022). Dialog om näringslivspott för järnvägsåtgärder.

Handling # 442 i ärende Utr 2018/56 (2022). "Fråga om insatser för att utveckla förmågan att hantera transporter av farligt gods - svar från Polismyndigheten."

Handling # 443 i ärende Utr 2018/56 (2022). "Kompletterande frågor om arbetet med transporter av farligt gods - svar från MSB."

Handling # 445 i ärende Utr 2018/56 (2022). "TS luftfart angående arbete relaterat nationella godstransportstrategin."

Handling # 446 i Utr 2018/56 (2022). Fråga om näringslivspotten.

Handling # 447 i Utr 2018/56 (2022). Rapport om säkra uppställningsplatser.

Handling # 448 i Utr 2018/56 (2022). Dialog och samverkan för ökade sjötransporter,.

Handling # 449 i Utr 2018/56 (2022). Funktionsbaserade regelverk för sjöfarten,.

Handling # 450 i ärende Utr 2018/56 (2022). "SFGS syn på Sveriges förmåga att hantera transporter av farligt gods."

Handling # 451 i Utr 2018/56 (2022). Horisontella samarbeten.

Handling # 452 i Utr 2018/56 (2022). Djupare farleder.

Handling # 453 i ärende Utr 2018/56 (2022). "Fråga om godstransporter i stadsmiljöavtalet."

Handling # 454 i ärende Utr 2018/56 (2022). Företag-Arbete och inkomst och tonnagebeskattning.

Handling # 455 i Utr 2018/56 (2022). Minskade inträdeshinder på järnvägsmarknaden,.

Handling # 456 i Utr 2018/56 (2022). Näringslivspotten för järnvägsåtgärder i nationella godstransportstrategin.

Holmgren, K., M. Johansson och M. Polukarova (2021). Sjöfartens användning av alternativa bränslen. Trender och förutsättningar, VTI. VTI rapport 1093. www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1575743/FULLTEXT01.pdf.

Infrastrukturdepartementet. (2021a). "Elektrifiering av regionala godstransporter i fokus på kommissionens tredje möte." från www.regeringen.se/artiklar/2021/05/elektrifiering-av-regionala-godstransporter-i-fokus-pa-kommissionens-tredje-mote/.

Infrastrukturdepartementet. (2021b). "Elektrifieringslöften – kraftsamling för elektrifiering av regionala godstransporter från norr till söder." från www.regeringen.se/informationsmaterial/2021/05/elektrifieringsloften/.

IVA (2020). Resurseffektiv transport och mobilitet i Sverige – Vad behövs? - En branschrapport från IVA-projektet Resurseffektivitet och cirkulär ekonomi (ReCE). www.iva.se/globalassets/bilder/projekt/resurseffektivitet-och-cirkular-ekonomi/201911-iva-rece-branschrapport-mobilitet-r.pdf.

Kustbevakningen (2022). Årsredovisning 2021. www.kustbevakningen.se/om-oss/vart-uppdrag/arsredovisningar/.

Lindberg, A. (2020). Utredning om hur flygplatserna ska räddas kraftigt försenad. www.dn.se/ekonomi/regionala-flygplatser-riskerar-ga-under/.

Lindholmen Science Park (2021a). "Hemsida för forskningsprogrammet CLOSER om ökad transporteffektivitet och välfungerande logistik." <https://closer.lindholmen.se/>.

Lindholmen Science Park. (2021b). "Hemsida för forskningsprogrammet Triple F om godstransportsystemets omställning till fossilfrihet." från <https://triplef.lindholmen.se/om-triple-f>.

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.

MSB (2021). Säkrare transporter av farligt gods genom transparent informationshantering och samverkan. <https://rib.msb.se/filer/pdf/29792.pdf>.

MSB (2022a). Elektromagnetiska hot - informationsportal och webbutbildning på MSB:s hemsida. www.msb.se/elektromagnetiskahot.

MSB. (2022b). "Webbplats om farligt gods." från www.msb.se/sv/amnesomraden/skydd-mot-olyckor-och-farliga-amnen/farligt-gods/.

MSB (2022c). Årsredovisning 2021. <https://rib.msb.se/filer/pdf/29913.pdf>.

MYh (2019). Transportsektorn - Områdesanalys och inriktning 2019. Dnr: MYH 2019/552.

MYh (2022). Kvalitetsgranskningsrapport 2021 - Granskningsrapport 2022, Myndigheten för yrkeshögskolan.
<https://assets.myh.se/docs/publikationer/rapporter/kvalitetsgranskningsrapport-2021.pdf>.

Naturvårdsverket. (2021). "Scenario för växthusgasutsläpp - allmän information på hemsida." från www.naturvardsverket.se/amnesomraden/klimatomstallningen/sveriges-klimatarbete/scenario-for-sveriges-vaxthusgasutslapp.

Nordic Innovation. (2022). "Hemsida för Nordiska ministerrådets organisation för gemensamma innovationsinsatser." från www.nordicinnovation.org/.

Nordic Way. (2022). "Hemsida för forsknings- och innovationsprojekt." från www.nordicway.net/.

Nordiska ministerrådet (2021). Sustainable Nordic cities with focus on climate smart mobility. <https://pub.norden.org/temanord2021-505/temanord2021-505.pdf>.

Ny Teknik (2021). "Riksdagsbeslut: Så blir utökade reduktionsplikten för biodrivmedel." www.nyteknik.se/fordon/riksdagsbeslut-sa-blir-utokade-reduktionsplikten-for-biodrivmedel-7017097.

Näringsdepartementet (2017). Arlandarådet. www.regeringen.se/4af042/contentassets/a7442193118243fc816e4c39de84647f/faktablad-arlandaradet.

Polismyndigheten (2022). Årsredovisning 2021. <https://polisen.se/contentassets/a831279ac69a4ce8bab5f930b5fd989a/polismyndighetens-arsredovisning-2021.pdf>.

Rankka, M. (2019). Hur står det till med regeringsdugligheten?, Svenska Dagbladet. www.svd.se/hur-star-det-till-med-regeringsdugligheten.

Regeringen (2017). "Regeringens proposition 2017/18:1; Budgetpropositionen för 2018; Förslag till statens budget för 2018, finansplan och skattefrågor."

Regeringen (2018a). Uppdrag att analysera om och var längre lastbilar bör tillåtas på det svenska vägnätet. www.regeringen.se/4a53cc/contentassets/9bf0a638419f4bcba980bd19bbe5a848/uppdrag-att-analysera-om-och-var-langre-lastbilar-bor-tillatas-pa-det-svenska-vagnatet.

Regeringen (2018b). Uppdrag att följa upp och utvärdera arbetet med att genomföra den nationella godstransportstrategin. www.regeringen.se/regeringsuppdrag/2018/08/uppdrag-att-folja-upp-och-utvardera-arbetet-med-att-genomfora-den-nationella-godstransportstrategin/.

Regeringen (2018c). Uppdrag att göra en översyn med anledning av bristen på säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken längs större vägar. 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 (2018d). Uppdrag att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart. www.regeringen.se/4a53c5/contentassets/705b7e876eb64e2aaaa1c2412ba42fa3/uppdrag-att-inratta-en-nationell-samordnare-for-inrikes-sjofart-och-narsjofart.

Regeringen (2018e). Uppdrag att intensifiera arbetet med att främja intermodala järnvägstransporter.

www.regeringen.se/4a53bf/contentassets/e19c50ca1f904ee088c543f031817a45/uppdrag-att-intensifiera-arbetet-med-att-framja-intermodala-jarnvagstransporter.

Regeringen (2018f). Uppdrag att ta fram ett kunskapsunderlag som belyser utmaningar och möjligheter med uppkopplade, samverkande och automatiserade fordon, farkoster och system. www.trafa.se/globalassets/styrdokument/regeringsuppdrag/2018/uppdrag-att-analysera-framtidens-utmaningar-inom-transportsystemet.pdf.

Regeringen (2018g). Uppdrag att utarbeta förslag om horisontella samarbeten och öppna data för ökad fyllnadsgrad.

www.regeringen.se/4a53cc/contentassets/9bf0a638419f4bcba980bd19bbe5a848/uppdrag-att-analysera-om-och-var-langre-lastbilar-bor-tillatas-pa-det-svenska-vagnatet.

Regeringen (2018h). Uppdrag att verka för bättre förutsättningar för godstransporter på järnväg och med fartyg.

www.regeringen.se/4a53be/contentassets/d8ce3e8a9e1641e587539175c5a9217d/uppdrag-att-verka-for-battre-forutsattningar-for-godstransporter-pa-jarnvag-och-med-fartyg.

Regeringen (2019a). Regeringens proposition 2019/20:1 Förslag till statens budget för 2020; Utgiftsområde 22 Kommunikationer.

www.regeringen.se/4a692e/contentassets/c689564aa19c4d29bcebb1c037a2e37b/utgiftsomrade-22-kommunikationer.pdf.

Regeringen. (2019b). "Smarta transporter ska få statligt stöd." från

www.regeringen.se/pressmeddelanden/2019/04/smarta-transporter-ska-fa-statligt-stod/.

Regeringen (2019c). "Uppdrag att verka för ett utökat och breddat stöd till forskning och innovation på sjöfartsområdet. Diarienummer I2019/01350/US."

Regeringen (2020a). "Digitalt möte med arbetsmarknadens parter om en ny

arbetsmiljöstrategi." www.regeringen.se/artiklar/2020/04/digitalt-mote-med-arbetsmarknadens-parter-om-en-ny-arbetsmiljostrategi/.

Regeringen (2020b). Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige. Prop.

2020/21:151. www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/proposition/framtidens-infrastruktur---hallbara-investeringar_H803151.

Regeringen (2020c). "Förbättrade möjligheter till försök med automatiserade fordon."

www.regeringen.se/pressmeddelanden/2020/08/forbatttrade-mojligheter-till-forsok-med-automatiserade-fordon/.

Regeringen. (2020d). "Nationell godstransportstrategi." Nedladdad 2020-03-09, 2020, från

www.regeringen.se/regeringens-politik/nationell-godstransportstrategi/.

Regeringen (2020e). Regleringsbrev för budgetåret 2021 avseende Trafikverket.

www.esv.se/statsliggaren/regleringsbrev/?rbid=21213.

Regeringen (2020f). "Remiss av Transportstyrelsens promemoria Utredning av

säkerhetshöjande åtgärder för korta dragbilar." www.regeringen.se/remisser/2020/12/remiss-av-transportstyrelsens-rapport-utredning-av-sakerhetshojande-atgarder-for-korta-dragbilar/.

Regeringen (2020g). "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)."

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 (2020h). "Uppdrag att utreda och föreslå åtgärder för en mer säker, hållbar och effektiv sjöfart." www.regeringen.se/regeringsuppdrag/2020/08/uppdrag-att-utreda-och-foresla-atgarder-for-en-mer-saker-hallbar-och-effektiv-sjofart/.

Regeringen (2021a). Ansvarsfrågan vid automatiserad körning samt nya regler i syfte att främja en ökad användning av geostaket,. www.regeringen.se/4a75b1/contentassets/5a3eda60c80b4b5e9d19fb56352259cc/ansvarsfrag-an-vid-automatiserad-korning-samt-nya-regler-i-syfte-att-framja-en-okad-anvandning-av-geostaket Ds 2021:28.

Regeringen (2021b). Bromma flygplats - underlag för avveckling av drift och verksamhet,. Ds 2021:25. www.regeringen.se/4a56ea/contentassets/39fbf9aebcea489aa0b9f2df2f06d5ab/ds-25-2021-bromma-flygplats--underlag-for-avveckling-av-drift-och-verksamhet.pdf Ds 2021:25.

Regeringen (2021c). "En god arbetsmiljö för framtiden – regeringens arbetsmiljöstrategi 2021–2025." Skr. 2020/21:92. www.regeringen.se/491108/contentassets/33c82f11026848a6bcf68745b0f49249/en-god-arbetsmiljo-for-framtiden--regeringens-arbetsmiljostrategi-20212025.pdf.

Regeringen (2021d). Förslag på nationell strategi för fossilfri vätgas presenterad. www.regeringen.se/pressmeddelanden/2021/11/forslag-pa-nationell-strategi-for-fossilfri-vatgas-presenterad/.

Regeringen (2021e). Regeringen förlänger sjöfartsstödet. www.regeringen.se/pressmeddelanden/2021/06/regeringen-forlanger-sjofartsstodet/.

Regeringen. (2021f). "Regeringen ger klartecken till flera infrastrukturobjekt." Nedladdad 210303, från www.regeringen.se/pressmeddelanden/2021/03/regeringen-ger-klartecken-till-flera-infrastrukturobjekt/.

Regeringen. (2021g). "Regeringen stärker stöd till eldrivna lastbilar." från www.regeringen.se/artiklar/2021/06/regeringen-starker-stod-till-eldrivna-lastbilar/.

Regeringen (2021h). Regeringens satsningar - information om kunskapslyftet på regeringskansliets webbplats. www.regeringen.se/regeringens-politik/kunskapslyftet/regeringens-satsningar/.

Regeringen (2021i). Regleringsbrev för budgetåret 2022 avseende Sjöfartsverket. www.esv.se/statsliggaren/regleringsbrev/?RBID=22204.

Regeringen (2021j). Regleringsbrev för budgetåret 2022 avseende Trafikanalys. www.esv.se/statsliggaren/regleringsbrev/?rbid=22463.

Regeringen (2021k). Regleringsbrev för budgetåret 2022 avseende Trafikverket. www.esv.se/statsliggaren/regleringsbrev/?RBID=22288.

Regeringen (2021l). Sänkta banavgifter för att stödja järnvägsoperatörer under pandemin. www.regeringen.se/pressmeddelanden/2021/05/sankta-banavgifter-for-att-stodja-jarnvagsoperatorer-under-pandemin/.

Regeringen. (2021m). "Tilläggsdirektiv till Utredningen om ett nytt miljöstyrande system för godstransporter på väg (Fi 2020:05)." från www.regeringen.se/rattsliga-dokument/kommittedirektiv/2021/08/dir.-202161/.

Regeringen (2021n). Uppdrag att analysera behovet av åtgärder i transportinfrastrukturen med anledning av större företagsetableringar och företagsexpansioner i Norrbottens och Västerbottens län. www.regeringen.se/regeringsuppdrag/2021/09/uppdrag-att-analysera-behovet-av-atgarder-i-transportinfrastrukturen-med-anledning-av-storre-foretagsetableringar-och-foretagsexpansioner-i-norrbottens-och-vasterbottens-lan/.

Regeringen (2021o). Uppdrag att analysera omfattning och konsekvenser av obalanserad budgivning samt kostnadsökningar i samband med upphandling och genomförande av baskontrakt för underhåll av järnvägar.

www.regeringen.se/49058b/contentassets/75d9c8d6afe420ca70274b45b2288d1/uppdag-att-analysera-omfattning-och-konsekvenser-av-obalanserad-budgivning-mm-webb.pdf I2021/00289.

Regeringen (2021p). Uppdrag att redovisa åtgärder för att genomföra visst järnvägsunderhåll i egen regi.

<https://www.trafikverket.se/contentassets/75472672213c4feeb268affaf2167128/211229-redovisa-atgarder-for-att-genomfora-visst-jarnvagsunderhall-i-egen-regi.pdf> I2021/03391, I2021/02391.

Regeringen (2021q). "Uppdrag att ta fram åtgärdsplaner till regeringens arbetsmiljöstrategi för 2021–2025."

www.regeringen.se/490db2/contentassets/f41ddfb6bd754baeb1895751361b507e/webb-2021-02-11_a2021-00338_regeringsbeslut-uppdag-om-att-ta-fram-atgardsplaner-till-arbetsmiljostrategin-2021-2025.pdf.

Regeringen (2022a). Nu tillsätts en utredare för Arlanda flygplats.

www.regeringen.se/pressmeddelanden/2022/02/nu-tillsatts-en-utredare-for-arlanda-flygplats/.

Regeringen (2022b). Regeringen beslutar om reformpaket för mer ordning och reda på vägarna. www.regeringen.se/pressmeddelanden/2022/02/regeringen-beslutar-om-reformpaket-for-mer-ordning-och-reda-pa-vagarna/.

Regeringen (2022c). Regeringen föreslår utökat stöd till regionala flygplatser, Infrastrukturdepartementet. www.regeringen.se/pressmeddelanden/2022/02/regeringen-foreslar-utokat-stod-till-regionala-flygplatser/.

Regeringen. (2022d). "Regeringen presenterar åtgärds paket för att möta prisökningar på drivmedel och el till följd av invasionen av Ukraina." från

www.regeringen.se/pressmeddelanden/2022/03/regeringen-presenterar-atgardspaket-for-att-mota-prisokningar-pa-drivmedel-och-el-till-foljd-av-invasionen-av-ukraina/.

Regeringen (2022e). Remiss av Trafikverkets delrapport Beredskapsflygplatser för att säkra samhällsviktiga flygtransporter och Trafikverkets slutrapport Beredskapsflygplatser för att säkra samhällsviktiga flygtransporter. Diarienummer: I2021/02082.

www.regeringen.se/remisser/2021/12/remiss-av-trafikverkets-delrapport-och-slutrapport-beredskap-for-att-sakra-samhallsviktiga-flygtransporter/.

Regeringskansliet (2018). Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter - en nationell godstransportstrategi. N2018.21.

www.regeringen.se/49f291/contentassets/5e79349b796548f7977cbfd1c246a694/effektiva-kapacitetsstarka-och-hallbara-godstransporter--en-nationell-godstransportstrategi.

Regeringskansliet (2021a). Budgetpropositionen för 2022.

www.regeringen.se/4a7094/contentassets/cdd922ce835e4da0a87edcb38aafef65/utgiftsomrade-19-regional-utveckling.pdf.

Regeringskansliet (2021b). Uppdrag att se över om andelen hållbara biobränslen i bensin och diesel behöver öka. www.regeringen.se/pressmeddelanden/2021/12/uppdag-att-se-over-om-andelen-hallbara-biobranslen-i-bensin-och-diesel-behoover-oka/.

Regeringskansliet. (2022). "Ändring av uppdraget att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart." I2022/00180. från

www.regeringen.se/regeringsuppdrag/2022/01/andring-av-uppdaget-att-inratta-en-nationell-samordnare-for-inrikes-sjofart-och-narsjofart/.

Riksdagen. (2020). "Information om Swedavias konsekvensanalys avseende Bromma flygplats, Svar på skriftlig fråga 2020/21:222 besvarad av Näringsminister Ibrahim Baylan (S)." från www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svar-pa-skriftlig-fraga/information-om-swedavias-konsekvensanalys_H812222.

Riksdagen (2021). Riksdagens protokoll 2021/22:47, Torsdagen den 16 december,. www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/protokoll/protokoll-20212247-torsdagen-den-16-december_H90947.

RISE. (2021a). "Swedish Electric Transport Laboratory (SEEL)." från www.ri.se/sv/test-demo/seel.

RISE (2021b). Vägen till fossilfritt flyg 2045 - agerande, hinder och behov. <https://ri.diva-portal.org/smash/get/diva2:1523448/FULLTEXT01.pdf>.

Rådet för hållbara transporter (2022). Rapport 2022 Hållbara transporter, Hållbar Stad. www.hallbarstad.se/wp-content/uploads/2022/03/2022-02-Arsrapport-Radet-for-hallbara-stader-2022-Rev5-HOGUPPLOST_tillganglig.pdf.

SCB (2020a). Statistikdatabasen - Utbildning och forskning - Yrkehögskolan. Nedladdad www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_UF_UF0701_UF0701B/YHStudT2a/.

SCB. (2020b). "Svensk utbildningsnomenklatur (SUN)." från www.scb.se/dokumentation/klassifikationer-och-standarder/svensk-utbildningsnomenklatur-sun/.

SCB (2021). Statistikdatabasen - Befolkningens studiedeltagande. Nedladdad 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. www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2010185-med-instruktion-for_sfs-2010-185.

Sjöfartstidningen (2021). "Gävle hamn introducerar landström 2022." www.sjofartstidningen.se/gavle-hamn-introducerar-landstrom-2022/.

Sjöfartsverket (2021). Konsekvensutredning angående förslag till ändringar av föreskrifter om farledsavgift, Sjöfartsverket. Dnr: 21-02333. www.sjofartsverket.se/contentassets/40b47c8d20e444bf99aa0e8e538ac7d0/konsekvensutredning-farledsavgifter-2022.pdf.

Skolverket (2022). Statistik Komvux, grundläggande och gymnasial - Tabell 8 - Antal elever som under ett kalenderår har studerat minst 400 poäng yrkeskurser mot en inriktning motsvarande gymnasieskolans yrkesprogram, 2017-2020. Nedladdad www.skolverket.se/skolutveckling/statistik/sok-statistik-om-forskola-skola-och-vuxenutbildning?sok=SokC&verkform=Komvux.

Skolverket och Transportstyrelsen (2018). "Förarutbildning inom gymnasieutbildning och kommunal vuxenutbildning." www.skolverket.se/publikationer?id=3424.
Statens offentliga utredningar (2018a). Vägen till självkörande fordon - introduktion Del 1. Slutbetänkande av Utredningen om självkörande fordon på väg. www.regeringen.se/49381d/contentassets/0fc1ef6f51794961b20c0c9a965164f6/sou-2018_16_del1_webb.pdf.

Statens offentliga utredningar (2018b). Vägen till självkörande fordon - introduktion Del 2. Slutbetänkande av Utredningen om självkörande fordon på väg.,

www.regeringen.se/49381d/contentassets/0fc1ef6f51794961b20c0c9a965164f6/sou-2018_16_del2_webb.pdf.

Statens offentliga utredningar (2020). "Framtidens järnvägsunderhåll - Betänkande av Utredningen om Framtidens järnvägsunderhåll." SOU 2020:18. [www.sou.gov.se/wp-content/uploads/2020/03/SOU-2020_18_webb .pdf](http://www.sou.gov.se/wp-content/uploads/2020/03/SOU-2020_18_webb.pdf).

Statens offentliga utredningar (2021a). Kontroller på väg. Betänkande av Utredningen om effektivare kontroller av yrkestrafik på väg. SOU 2021:31.

www.regeringen.se/498f88/contentassets/cf1f5f6f06664b43b70f2036b9ff915e/kontroller-pa-vag-sou-202131 SOU 2021:31.

Statens offentliga utredningar (2021b). Regler för statliga elvägar. Betänkande av elvägsutredningen. SOU 2021:73.

Stockholms hamnar AB (2020a). "Bunkra LNG i Stockholms Hamnar."

www.stockholmshamnar.se/om-oss/bolagsfakta/lng/.

Stockholms hamnar AB. (2020b). "Stockholm Norvik Hamn ihopkopplad med järnvägsnätet."

från www.stockholmshamnar.se/om-oss/nyheter/2020/stockholm-norvik-hamn-ihopkopplad-med-jarnvagsnatet/.

Strålsäkerhetsmyndigheten (2022). Årsredovisning 2021.

www.stralsakerhetsmyndigheten.se/publikationer/rapporter/arsredovisningar/.

Svensk sjöfart (2020). "MINISTRAR SVARAR PÅ FRÅGOR OM TONNAGESKATT OCH ANTALET SVENSKFLAGGADE FARTYG." 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 www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svar-pa-skriftlig-fraga/samrad-med-arlandaradet_H712445.

Sveriges riksdag (2020). Den nationella politiken för flygverksamheten i hela landet.

www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/skriftlig-fraga/den-nationella-politiken-for-flygverksamheten-i_H811868.

Swedavia. (2021). "Swedavia introduces a CO2 Emission Charge." från

www.swedavia.com/about-swedavia/airport-charges/swedavia-introduces-a-co2-emission-charge/.

Swedavia airports (2020). Sammanfattning av begärd konsekvensanalys avseende förtida avveckling av Bromma Stockholm Airport.,

www.swedavia.se/contentassets/32d6518d2be045d79d8c958e51a7bb41/swedavia_konsekvensanalys.pdf.

Trafikanalys (2018). Förbättrad kunskapsförsörjning om järnvägstransporter – slutredovisning av regeringsuppdrag. www.trafa.se/globalassets/rapporter/2018/rapport-2018_10-forbattrad-kunskapsforsorjning-om-jarnvagstransporter.pdf 2018:10.

Trafikanalys (2019a). Flygplatser i fokus. www.trafa.se/globalassets/pm/2019/pm-2019_6-flygplatser-i-fokus.pdf PM 2019:6.

Trafikanalys (2019b). Sjöfartsstödet effekter 2018. Stockholm, Trafikanalys. Rapport 2019:14. www.trafa.se/globalassets/rapporter/2019/rapport-2019_14-sjofartsstodets-effekter-2018.pdf.

Trafikanalys (2019c). Tunga och lätta lastbilars transporter - Fokus urbana miljöer. PM 2019:4. www.trafa.se/globalassets/pm/2019/pm-2019_4-tunga-och-latta-lastbilars-transporter.pdf PM 2019:4.

Trafikanalys (2019d). "Uppkopplade, samverkande och automatiserade fordon, farkoster och system – ett kunskapsunderlag." Rapport 2019:8. www.trafa.se/globalassets/rapporter/2019/rapport-2019_8-uppkopplade-samverkande-och-automatiserade-fordon-farkoster-och-system---ett-kunskapsunderlag.pdf.

Trafikanalys (2020a). Nationella godstransportstrategin - uppföljning 2020. Rapport 2020:3. www.trafa.se/globalassets/rapporter/2020/rapport-2020_3-nationella-godstransportstrategin---uppfoljning-2020.pdf.

Trafikanalys (2020b). Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2020. Rapport 2020:9. www.trafa.se/globalassets/rapporter/2020/rapport-2020_9-svensk-sjofarts-internationella-konkurrenssituation.pdf.

Trafikanalys (2021a). Nationella godstransportstrategin - uppföljning 2021, Trafikanalys. Rapport 2021:5. www.trafa.se/globalassets/rapporter/2021/rapport-2021_5-uppfoljning-av-den-nationella-godstransportstrategin-2021.pdf.

Trafikanalys. (2021b). "Prognoser för fordonsflottan - information på Trafikanalys webbplats." från www.trafa.se/etiketter/prognoser-for-fordonsflottan/.

Trafikanalys (2021c). Sjöfartsstödet effekter 2020. Stockholm, Trafikanalys. Rapport 2021:10. www.trafa.se/globalassets/rapporter/2021/rapport-2021_10-sjofartsstodets-effekter-2020.pdf.

Trafikanalys (2021d). Trafikverkets arbete med modeller för samhällsekonomiska analyser 2020. Rapport 2021:3. https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2021/rapport-2021_3-trafikverkets-arbete-med-modeller-for-samhallsekonomiska-analyser-2020.pdf.

Trafikanalys (2021e). Yttrande över EU-kommissionens förslag till ändring av direktiv (2014/94/EU) om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (ref I2021/02043). Utr 2021/62. www.trafa.se/globalassets/remissvar/2021/yttrande-infra-alternativa-branslen_210825-trafikanalys.pdf.

Trafikanalys (2022a). Forskning och innovation inom godstransporter - nationella och internationella prioriteringar. Rapport 2022:3. www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/forskning-och-innovation-inom-godstransporter-12849/.

Trafikanalys (2022b). Godstransporter och konkurrenskraftens utveckling. Stockholm, Trafikanalys. Rapport 2022:2. www.trafa.se/globalassets/rapporter/2022/rapport-2022_2-godstransporter-och-konkurrenskraftens-utveckling.pdf.

Trafikverket. (2018a, 2018-10-24). "Effektivare transportlösningar med längre, tyngre och större tåg." Nedladdad 2020-06-04, 2020, från 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 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 www.trafikverket.se/tjanster/Oppna_data/its-direktivet-och-den-svenska-nationella-atkomstpunkten-nap/.

Trafikverket (2019a). Färdplan för ett uppkopplat och automatiserat vägtransportsystem. Publikationsnummer: 2019:113. <https://trafikverket.ineko.se/se/f%C3%A4rdplan-f%C3%B6r-ett-uppkopplat-och-automatiserat-v%C3%A4gssystem>.

Trafikverket (2019b). "Handlingsplan För inrikes sjöfart och närsjöfart 62 åtgärder för ökad inrikes sjöfart närsjöfart 2019." n2018/04482/ts 2019:111 (TRV2018/92361). www.trafikverket.se/contentassets/1160ae4fe6504bba8e3629eee4b60d7c/handlingsplan-for-att-starka-inre-vattenvagar-och-narsjofart-190528_komplett.pdf.

Trafikverket (2019c). "Horisontella samarbeten och öppna data, Regeringsuppdrag." TRV 2018/92707 2019:110. www.trafikverket.se/contentassets/1160ae4fe6504bba8e3629eee4b60d7c/horisontella-samarbeten-och-oppna-data.pdf.

Trafikverket (2019d). "Längre lastbilar på det svenska vägnätet – för mer hållbara transporter." 2018/97110 2019:076. www.trafikverket.se/contentassets/1160ae4fe6504bba8e3629eee4b60d7c/langre_lastbilar_pa_det_svenska_vagnatet_for_mer_hallbara_transporter.pdf.

Trafikverket. (2019e, 2019-12-13). "Längre, tyngre och större tåg." Nedladdad 2020-06-04, 2020, från www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/planera-person--och-godstransporter/Planera-godstransporter/langre-och-tyngre-tag/.

Trafikverket (2019f). 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 (2019g). "Åtgärder för ökad andel godstransporter på järnväg och med fartyg - REDOVISNING AV REGERINGSUPPDRAG." 2019:140 (TRV 2018/93267). www.trafikverket.se/contentassets/1160ae4fe6504bba8e3629eee4b60d7c/rapport-regeringsuppdrag-verka-for-battre-forutsattningar_trv-2018-93267.pdf.

Trafikverket. (2020a). "Bidrag till kommuner för icke statlig flygplats." www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/finansiering/bidrag-till-kommuner-for-icke-statlig-flygplats/.

Trafikverket (2020b). 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 (2020c). "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 (2020d). "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. www.trafikverket.se/contentassets/31ec426440ab4562b4619765762b167a/forslag_till_byggstart_2021-2023_samt_2024-2026.pdf.

Trafikverket. (2020e). "Godsstråk Avesta Krylbo–Dalslund, dubbelspår." Nedladdad 2020-02-12, 2020, från www.trafikverket.se/nara-dig/Dalarna/vi-bygger-och-forbattrar/godsstraket/.

Trafikverket (2020f). 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](http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1464721/FULLTEXT01.pdf).

Trafikverket (2020g). "Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022 – 2033 och 2022 – 2037." 2020:186. <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1484716/FULLTEXT01.pdf>.

Trafikverket (2020h). PM Förutsättningar för fordon, drivmedel och körkostnader i Basprognos 2020. www.trafikverket.se/contentassets/19d85cfc691b4df3bff6c851d4097623/2020/pm-fortsattningar-fordon-drivmedel-och-korkostnader-basprognos-2020.pdf.

Trafikverket (2020i). Trafikverkets årsredovisning 2019.

Trafikverket (2020j). 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 (2021a). "Analysera omfattning och konsekvenser av obalanserad budgivning samt kostnadsökningar i samband med upphandling och genomförande av baskontrakt för underhåll av järnvägar." TRV 2021/11484. <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1577345/FULLTEXT01.pdf>.

Trafikverket. (2021b). "Ansök om miljökompensation för godstransporter på järnväg." www.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/miljokompensation-for-godstransporter-pa-jarnvag/.

Trafikverket (2021c). "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 (2021d). Behov av åtgärder för att utveckla krisberedskap och uppgifter vid höjd beredskap – Redovisning av regeringsuppdrag. TRV 2021/79155.

Trafikverket (2021e). Beredskapsflygplatser för att säkra samhällsviktiga flygtransporter. Kompletterande underlag och förslag avseende svenska beredskapsflygplatser (slutrapport). TRV 2021/77081. www.regeringen.se/4b0c3c/contentassets/b5566645ea65442a9437748184ad1ca2/slutrapport-beredskapsflygplatser-trv-2021_77081 TRV 2021/77081.

Trafikverket. (2021f). "Ekobonus – miljökompensation för överflyttning av gods till sjöfart." från www.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/ansok-om-miljokompensation-for-overflyttning-av-gods-till-sjofart/.

Trafikverket. (2021g). "EU-programmet Europe's Rail tar vid efter Shift2Rail." www.trafikverket.se/om-oss/nyheter/aktuellt-for-dig-i-branschen3/aktuellt-om-forskning-och-innovation2/2021-11/eu-programmet-europes-rail-tar-vid-efter-shift2rail/.

Trafikverket (2021h). Forskning och innovation - Underlagsrapport till Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033. <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1615290/FULLTEXT01.pdf>.

Trafikverket. (2021i). "Förlängd järnvägsgodskorridor i norr kan gynna internationella godstransporter." www.trafikverket.se/om-oss/nyheter/aktuellt-for-dig-i-branschen3/aktuellt-for-dig-i-branschen/2021-03/forlangd-jarnvagsgodskorridor-i-norr-kan-gynna-internationella-godstransporter/.

Trafikverket (2021j). Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033. TRV 2021/79143. <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1615267/FULLTEXT01.pdf>.

Trafikverket (2021k). Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033. Planen i korthet, Trafikverket. Publikationsnummer: 2021:242. <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1615329/FULLTEXT01.pdf>.

Trafikverket (2021l). Kunskapsunderlag om järnvägsgodskorridoren ScanMed RFC. Redovisning av regeringsuppdrag. <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1532113/FULLTEXT01.pdf>.

Trafikverket. (2021m). "Program elektrifiering av det statliga vägnätet - information på Trafikverkets webbplats." www.trafikverket.se/resa-och-trafik/forskning-och-innovation/aktuell-forskning/transport-pa-vag/program-elektrifiering-av-det-statliga-vagnatet/.

Trafikverket (2021n). "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. www.trafikverket.se/contentassets/1d4bf716f8b544afa8d869fac4d88ed6/210205-overflyttning-av-transporter-redovisning-av-uppdrag-i-rb-2020.pdf.

Trafikverket (2021o). Redovisning av uppdrag i Trafikverkets regleringsbrev 2021 avseende åtgärder redovisade i rapport "Åtgärder för ökad andel godstransporter på järnväg och med fartyg". www.trafikverket.se/contentassets/1d4bf716f8b544afa8d869fac4d88ed6/202112_godstransportstrategi-redovisning-av-uppdrag-i-rb-2021-trv-2020_139775.pdf TRV 2020/139775.

Trafikverket (2021p). Regeringsuppdrag - Analysera förutsättningar och planera för en utbyggnad av elvägar (2021:013). <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1524344/FULLTEXT01.pdf>.

Trafikverket. (2021q). "Sveriges första permanenta elväg." www.trafikverket.se/nara-dig/projekt-i-flera-lan/sveriges-forsta-permanenta-elvag/.

Trafikverket (2021r). Tilläggsuppdrag hamnar. Inom ramen för regeringsuppdraget Nationell samordnare för inrikes och närsjöfart. Borlänge, Trafikverket. Rapport 2021:172. <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1597476/FULLTEXT01.pdf>.

Trafikverket (2021s). "Trafikverkets genomförandeplan 2021-2026." TRV2021/15411 2021:021. <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1531065/FULLTEXT01.pdf>.

Trafikverket (2021t). Trafikverkets publikationsdatabas. <http://trafikverket.diva-portal.org/>.

Trafikverket (2021u). Trafikverkets underhållsplan 2021-2024. TRV 2021/7838. <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1548209/FULLTEXT01.pdf> TRV 2021/7838.

Trafikverket (2021v). Trafikverkets årsredovisning 2020. <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1539835/FULLTEXT01.pdf>.

Trafikverket (2021w). Tågfärjeförbindelse Trelleborg-Tyskland. Redovisning av regeringsuppdrag. Publikationsnummer: 2021:006 <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1518077/FULLTEXT02.pdf>.

Trafikverket (2021x). Uppdatering av regeringsuppdrag - Implementering av bärighetsklass 4. www.trafikverket.se/contentassets/9d861d7e13004618aa2dec5db07510c/uppdatering-av-regeringsuppdrag---implementering-av-barighetsklass-4.pdf.

Trafikverket (2021y). Uppdrag att intensifiera arbetet med att främja intermodala järnvägstransporter - Redovisning av regeringsuppdrag TRV 2018/93255. www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1622385/FULLTEXT01.pdf.

Trafikverket. (2021z, 2021-09-07). "Vision 45 Nu ska den gula färjan ska bli grön." från www.trafikverket.se/farjerederiet/om-farjerederiet/nyheter---farjerederiet/Nyheter/2021/nu-ska-den-gula-farjan-bli-gron/.

Trafikverket (2021aa). Årlig redovisning av Regeringsuppdraget Säkra uppställningsplatser. www.trafikverket.se/contentassets/00340eec2ef8460ba6b2423b7e5d4468/svar-o-aterrapp-trv-2021/arsrapportering-regeringsuppdrag-sakra-uppstallningsplatser-2021.pdf TRV 2018/77391.

Trafikverket (2022a). Forskning och innovation - Årsrapport 2021. <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1636296/FULLTEXT01.pdf>.

Trafikverket (2022b). Förlängd och breddad ekobonus. Redovisning av regeringens uppdrag till Trafikverket att föreslå hur en förlängd och breddad ekobonus kan genomföras, I2021/03302. www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1643446/FULLTEXT01.pdf.

Trafikverket. (2022c). "Malmbanan, vi bygger och förbättrar." www.trafikverket.se/naradig/Norrbotten/vi-bygger-och-forbatttrar/Malmbanan/.

Trafikverket (2022d). Trafikverkets Forsknings- och innovationsplan för åren 2022-2027. <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1629752/FULLTEXT02.pdf>.

Trafikverket (2022e). Trafikverkets årsredovisning 2021. <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1646972/FULLTEXT01.pdf>.

Trafikverket (2022f). Årlig rapportering inom ramen för EU:s strategi för Östersjöregionen Redovisning av regeringsuppdrag med ärendenummer N2016/00921/TS.

Trafikverket, Transportstyrelsen, Sjöfartsverket och Luftfartsverket (2021). Underlag för fortsatt utveckling av det civila försvaret och krisberedskap avseende transportområdet - Transportmyndigheternas samlade svar på regeringsuppdrag. Infrastrukturdepartementets diarienummer: I2021/00673. www.trafikverket.se/contentassets/1d4bf716f8b544afa8d869fac4d88ed6/210407_gemensamt-svar-pa-regeringsuppdrag-gallande-fortsatt-utveckling-av-det-civila-forsvaret.pdf.

Transportföretagen. (2021). "Luftfartsråd 23 juni 2021." www.transportforetagen.se/nyhetslista/2021/juni/luftfartsrad-23-juni-2021/.

Transportstyrelsen (2020a). "Riskbedömning avseende bromsblock av komposit under svenska vinterförhållanden." Dnr TSJ 2019-5343. <https://transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer/jarnvag/v2.0-200922-riskbedomning-bromsblock-av-kompositmaterial-under-svenska-vinterforhallanden.pdf>.

Transportstyrelsen (2020b). 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 www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Fartyg/Inflaggning/.

Transportstyrelsen (2021c). "Kräver nya testmetoder för tysta bromsblock." www.transportstyrelsen.se/sv/Nyhetsarkiv/2021/kraver-nya-testmetoder-for-tysta-bromsblock/.

Transportstyrelsen (2021d). Redovisning av uppdrag att utreda och föreslå åtgärder för en mer säker, hållbar och effektiv sjöfart - med särskilt fokus på arbets- och levnadsvillkor för sjömän. TSS 2020-2969.

www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer/sjofart/transportstyrelsens-redovisning-av-uppdrag-for-saker-hallbar-effektiv-sjofart.pdf.

Transportstyrelsen (2021e). Riskbedömning avseende bromsblock av komposit under svenska vinterförhållanden.

www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer/jarnvag/2021-tsj2019-5343-riskbedomning-bromsblock-komposit-svenska-vinterforhallanden.pdf TSJ 2019-5343.

Transportstyrelsen. (2021f). "Undantag från krav på yrkeskompetensbevis,."

www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Yrkestrafik/Gods-och-buss/Yrkesforarkompetens/Undantag/.

Transportstyrelsen (2021g). Vätgas och luftfart. Är vätgas svaret på flygets klimatpåverkan? , Transportstyrelsen. TSL 2021-3811.

www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer/luftfart/vatgasflyg-tsl-2021-3811.pdf.

Transportstyrelsen. (2021h). "Översyn av lotsplikt."

www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Sjotrafik-och-hamnar/Lotsning/oversyn-av-lotsplikt.

Transportstyrelsen. (2022a). "Försenat införlivande i Sverige, fjärde järnvägspaketet."

www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/Regler-for-jarnvag/eu-lagstiftning/eus-jarnvagspaket/fjarde-jarnvagspaketet/risk-for-forsenat-inforlivande-i-sverige/.

Transportstyrelsen (2022b). Årsredovisning 2021. www.transportstyrelsen.se/sv/Om-transportstyrelsen/Finansiering-och-budget/arsredovisningsarkiv/.

Tullverket (2022). Årsredovisning 2021. Dnr: STY 2021-585.

www.tullverket.se/download/18.a62602917de14e4327e9f/1646127440446/%C3%85rsredovisning%202021.pdf.

Tåg företagen. (2020). "Tåg-företagen driver arbetsgivarfrågor och opinion för framtidens transporter." Nedladdad 2020-03-05, 2020, www.tagforetagen.se/om-oss/.

Upphandlingsmyndigheten (2022). "Godstransporter."

www.upphandlingsmyndigheten.se/kriterier/fordon-och-transport/godstransporter/.

VTI (2021). VTI:s nationella bibliotekskatalog. <https://bibliotek.vti.se/>.

Bilaga 1 Status 2020–2022

Tabell 0.1. Insatsernas statusbedömning i uppföljningarna 2020, 2021 och 2022. Insatser med förändrad status över tid har färglagts.

Nr	Insats	Bedömning 2020	Bedömning 2021	Bedömning 2022
A Robust, tillförlitlig och kapacitetsstark infrastruktur för godstransporter				
A1	Investeringar längs godsstråk i nationella planen för infrastruktur 2018–2029	Pågående	Pågående	Pågående
A2	Underhåll av järnväg	Pågående	Pågående	Pågående
A3	Näringslivspott för järnvägsåtgärder	Osäker	Pågående	Pågående
A4	Bärighet på väg	Pågående	Pågående	Pågående
A5	Djupare farleder	Osäker	Pågående	Pågående
A6	Nya moderna isbrytare	Pågående	Pågående	Fullföljd
A7	Göteborgs hamn	Pågående	Pågående	Pågående
A8	Arlandarådet	Osäker	Osäker	Pågående
A9	Kapillära nätet på järnväg	Fullföljd	Fullföljd	Fullföljd
A10	Översyn av statens ansvar för icke-statliga flygplatser	Pågående	Pågående	Pågående
B Smidiga och effektiva gränsöverskridande transporter				
B11	Sverige deltar aktivt och med kraft i det europeiska samarbetet om infrastruktur	Pågående	Pågående	Pågående
B12	Förenklad rapportering	Pågående	Pågående	Pågående
B13	Utveckla EU:s godskorridorer på järnväg, särskilt godskorridoren ScanMed	Pågående	Pågående	Pågående
B14	Samarbeten i Sveriges närområden	Pågående	Pågående	Pågående
B15	Järnvägsförbindelser till Norge	Pågående	Pågående	Fullföljd
B16	Strategisk analys av en ny fast förbindelse till Danmark	Pågående	Fullföljd	Fullföljd
B17	Smidiga och effektiva gränstransporter	Pågående	Pågående	Pågående
C Tydliga regler och en stärkt svensk transportnäring				
C18	Beställaransvaret skärps	Fullföljd	Fullföljd	Fullföljd
C19	EU:s mobilitetspaket	Pågående	Fullföljd	Fullföljd

C20	Väl fungerande och effektivare kontroller på vägarna	Pågående	Pågående	Pågående
C21	Klampning under längre tid och höjda sanktionsavgifter	Fullföljd	Fullföljd	Fullföljd
C22	Säkra uppställningsplatser	Pågående	Pågående	Pågående
C23	Trafiksäkerhet för yrkesförare	Pågående	Pågående	Pågående
C24	Utstationering och vägtransporter	Pågående	Fullföljd	Fullföljd
C25	Regelverk för automatiserad körning	Osäker	Osäker	Pågående
C26	Regelförenkling för järnvägen	Pågående	Pågående	Pågående
C27	Minskade inträdeshinder på järnvägsmarknaden	Pågående	Pågående	Pågående
C28	Fler svenskregistrerade fartyg	Osäker	Osäker	Osäker
C29	Funktionsbaserade regelverk för sjöfarten	Pågående	Pågående	Pågående
C30	Farligt gods	Pågående	Pågående	Pågående
C31	Gränsöverskridande transporter av avfall	Pågående	Fullföljd	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	Osäker
D33	Stärkt beredskap	Pågående	Pågående	Pågående
D34	Privat-offentlig samverkan	Pågående	Pågående	Pågående
D35	Stärkt cybersäkerhet	Osäker	Osäker	Osäker
E Ekonomiska styrmedel för hållbara godstransporter				
E36	Vägsplitageskatt	Osäker	Osäker	Pågående
E37	Miljökompensation	Fullföljd	Fullföljd	Fullföljd
E38	Eko-bonussystem	Osäker	Pågående	Pågående
E39	Tonnagebeskattning	Osäker	Osäker	Osäker
E40	Miljöstyrande avgifter	Osäker	Pågående	Pågående
E41	Samlad bild av skatter och avgifter	Fullföljd	Fullföljd	Fullföljd
F Samordning och samarbete för ökad intermodalitet				
F42	En nationell samordnare för ökad inrikes sjöfart och närsjöfart ska utses	Pågående	Pågående	Pågående
F43	Fler inre vattenvägar	Fullföljd	Fullföljd	Fullföljd
F44	Fortsatt dialog och samverkan för ökade sjötransporter	Pågående	Pågående	Pågående

F45	Satsning på intermodalitet med fokus på järnväg	Pågående	Pågående	Fullföljd
F46	Höga omlastningskostnader	Fullföljd	Fullföljd	Fullföljd
F47	Åtgärder för fler godstransporter på järnväg och med fartyg kartläggs	Fullföljd	Fullföljd	Fullföljd
F48	Jernhusen AB som drivkraft	Pågående	Pågående	Pågående
F49	Översyn av Green Cargo AB	Fullföljd	Fullföljd	Fullföljd
F50	Transportnätsbeskrivning för omlastning	Pågående	Pågående	Fullföljd
G Transporteffektivitet				
G51	Längre och tyngre fordon	Pågående	Pågående	Pågående
G52	Öppna data för ökad fyllnadsgrad	Pågående	Pågående	Pågående
G53	Ökad nyttjandegrad i järnvägssystemet	Fullföljd	Fullföljd	Fullföljd
H Samhällsplanering för godstransporter				
H54	Infrastrukturplaneringens näringslivsfokus stärks	Osäker	Osäker	Fullföljd
H55	Regional samordning	Pågående	Pågående	Fullföljd
H56	Stärkt planering för godstransporter	Fullföljd	Fullföljd	Fullföljd
I Krafttag för förnybara drivmedel				
I57	Fossila bränslen byts ut mot biodrivmedel	Pågående	Pågående	Fullföljd
I58	Långsiktiga spelregler som främjar hållbara biodrivmedel	Fullföljd	Fullföljd	Fullföljd
I59	Statens godstransporter och godstransportrelaterade tjänster ska bli fossilfria	Pågående	Pågående	Pågående
I60	Forskning om biodrivmedel	Fullföljd	Fullföljd	Fullföljd
I61	Innovationskluster för hållbart flygbiobränsle	Fullföljd	Fullföljd	Fullföljd
I62	Infrastruktur för förnybara drivmedel	Pågående	Pågående	Pågående
I63	Främja introduktionen av tunga fordon med låga utsläpp	Fullföljd	Fullföljd	Fullföljd
I64	Innovationskluster för etanol	Pågående	Pågående	Fullföljd
I65	Innovationskluster för flytande biogas	Fullföljd	Fullföljd	Fullföljd
I66	Internationell samverkan för minskade utsläpp från sjöfarten och luftfarten	Pågående	Pågående	Pågående
J Nationell satsning på elektrifiering av godstransporter				
J67	Elvägar som en del av transportsystemet	Pågående	Pågående	Pågående

J68	Testcenter för elektromobilitet	Pågående	Pågående	Pågående
J69	Elektrifiering av tung trafik	Pågående	Pågående	Pågående
J70	Infrastruktur för laddning av tunga fordon	Pågående	Fullföljd	Fullföljd
J71	Ökad elektrifiering av sjöfarten	Pågående	Pågående	Pågående
J72	Ökad krafttillförsel inom järnvägen	Pågående	Pågående	Pågående
J73	Förstärkt och förlängt klimatinvesteringsstöd	Pågående	Fullföljd	Fullföljd
K Urbana godstransporter				
K74	Stadsmiljöavtal för godstransporter	Pågående	Osäker	Osäker
K75	Innovationskluster för transporteffektiva elektrifierade urbana godstransporter	Osäker	Osäker	Osäker
K76	Ökat fokus på godstransporterna i stadsutvecklingen	Pågående	Pågående	Pågående
L Permanent världsutställning för innovationer på transportområdet				
L77	Satsning på forskning och innovation	Pågående	Pågående	Pågående
L78	Innovationsupphandling	Pågående	Pågående	Pågående
L79	Gröna och digitala godsstråk	Osäker	Osäker	Osäker
L80	Elvägar	Pågående	Pågående	Pågående
L81	Fyra nya innovationskluster	Pågående	Pågående	Fullföljd
L82	Kraftsamling för uthålliga och uppkopplade godstransporter	Pågående	Pågående	Pågående
L83	Skyltfönster inom järnväg och sjöfart	Pågående	Pågående	Pågående
L84	Drönare	Fullföljd	Fullföljd	Fullföljd
L85	Nordiskt samarbete för effektivare godstransporter	Pågående	Pågående	Fullföljd
M Kompetens inom godstransporter och logistik				
M86	Utbyggt kunskapslyft	Pågående	Pågående	Fullföljd
M87	Fler platser inom yrkesförarutbildningen	Fullföljd	Fullföljd	Fullföljd
M88	Stärkt kvalitet i yrkesutbildningarna för vuxna	Osäker	Osäker	Osäker
M89	Kompetens för järnvägen	Pågående	Pågående	Pågående
M90	Effektivare lotsutbildning för att utbilda fler lotsar	Pågående	Pågående	Pågående
N Ökad kunskap om godstransporter och varuflöden				
N91	Kunskap om urbana godstransporter	Pågående	Pågående	Pågående

N92	Förbättrade kunskapsunderlag om järnvägstransporter	Osäker	Osäker	Osäker
N93	Prognoser för vägfordonsflottan	Pågående	Pågående	Pågående
N94	Utvecklade modeller	Pågående	Pågående	Pågående
N95	Utvecklad kunskap om trafikens samhällsekonomiska kostnader	Fullföljd	Fullföljd	Fullföljd

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.