

Infrastrukturdepartementet  
103 33 Stockholm

Kopia till:  
Ärendeberedning Planering  
Diariet Trafikverket  
Webb och projektstöd  
Gd kansli

## **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**

### **Inledning**

I Trafikverkets regleringsbrev för budgetåret 2020<sup>1</sup> står att ”Trafikverket ska redovisa hur långt myndigheten har kommit i arbetet med att genomföra de åtgärder som redovisats i rapporten Åtgärder för ökad andel godstransporter på järnväg och med fartyg (TRV 2018/93267)”. Vidare står att Trafikverket också ska redovisa ”vilka ytterligare åtgärder som myndigheten har genomfört med betydelse för genomförandet av den nationella godstransportstrategin som ej redovisas inom ramen för andra till godstransportstrategin kopplade regeringsuppdrag.”

Föreliggande PM utgör redovisning av detta återrapporteringskrav. Redovisningen är uppdelad i två delar; en som avser ”Redovisade åtgärder i rapporten Åtgärder för ökad andel godstransporter på järnväg och med fartyg” och en del som avser redovisning av ”Övriga åtgärder med betydelse för genomförandet av den nationella godstransportstrategin”. Den senare delen är i sin tur uppdelad i fyra avsnitt; ett för järnväg, ett för väg, ett för sjöfart samt ett fjärde avsnitt för luftfart.

### **Redovisade åtgärder i rapporten Åtgärder för ökad andel godstransporter på järnväg och med fartyg**

I Trafikverkets redovisning av uppdraget ”att verka för bättre förutsättningar för godstransporter på järnväg och med fartyg” redogjordes för ett antal åtgärder som Trafikverket avsåg att genomföra för att skapa förutsättningar för fler godstransporter på järnväg och med fartyg och därigenom generera en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart.

Åtgärderna finns närmare beskrivna i rapporten Åtgärder för ökad andel godstransporter på järnväg och med fartyg (TRV 2018/93267).




---

<sup>1</sup> Regeringsbeslut 2019-12-17, Regleringsbrev för budgetåret 2020 avseende Trafikverket


## Skapa förutsättningar för fler godstransporter på järnväg och med fartyg

Åtgärder som skapar förutsättningar för fler godstransporter på järnväg och med fartyg och som Trafikverket avsåg att genomföras grupperades och redovisades i fyra områden:

- Insatser för utvecklad infrastrukturplanering,
- Insatser för ökade godstransporter i järnvägssystemet,
- Insatser för bättre kunskap, samverkan och incitament samt
- Insatser för stärkt forskning och innovation


Nedan redogörs för läget inom respektive åtgärd med färgmarkeringar där  anger att åtgärden ännu inte påbörjats,  anger att åtgärden påbörjats och  att åtgärden genomförts och avslutats.

### Insatser för utvecklad infrastrukturplanering

**Genomföra trafikslagsövergripande systemanalyser och åtgärdsvalsstudier (ÅVS) som beskriver överflyttningspotentialen i olika internationella och nationella godsflöden och stråk. Studierna ska också konkretisera vilka åtgärder som behöver vidtas för att realisera en överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart. Möjligheten att använda sjöfarten som avlastare till järnvägen behöver särskilt beaktas.** 

Trafikverkets kommentar: Trafikverket har under hösten 2020 arbetat med att koordinera arbetet internt och att koordinera arbetet med andra pågående studier inom framför allt forskningsmiljöer samt med pågående utvecklingsprojekt och utvecklingstankar inom näringslivet.

Under våren 2021 kommer Trafikverket att (1) genomföra en litteraturstudie kring begreppet överflyttning till sjö/järnväg och en litteraturgenomgång kring identifierad potential, förutsättningar och möjligheter, (2) Genomföra systemanalyser på nationell nivå för att fastställa var befintliga och potentiella flöden finns samt lägga fast under vilka förutsättningar som en överflyttning kan ske (hypoteser) och slutligen (3) avser att i nära samverkan med näringslivet beskriva och analysera överflyttningspotentialen i ett antal reella fall, framför allt kopplat till större nationella och internationella godsflöden, på både micro- och macronivå.

**Säkerställa att ÅVS:er genomförs med en bred ansats och att lösningar i samtliga trafikslag övervägs tidigt i processen. Den faktiska bristen och potentialen behöver tydligt beskrivas. I de fall en åtgärd förväntas leda till en överflyttning av gods från väg till järnväg eller sjöfart ska alltid fördjupade analyser och värderingar av överflyttningseffekterna göras. Möjligheten att använda sjöfarten som avlastare till järnvägen behöver särskilt beaktas. Trafikverket kommer också att utveckla verktyg som stöd i den tidiga selekteringsprocessen och för att säkerställa att de olika stegen i fyrstegsprincipen prövas.** 

Trafikverkets kommentar:-Det pågår ett förbättringsarbete för hela processen från behov till åtgärd där vikten av att utgå från rätt förutsättningar baserade på kunskap om nuläge och problem tydliggjorts. De brister som konstaterats kommer i nästa steg att analyseras

även utifrån framtida scenarier och inte enbart utifrån möjligheten att nå måluppfyllelse och omställning. Under 2021 fortsätter arbetet med arbetsätten för att hantera brister.

När det gäller nationella och regionövergripande åtgärdsvalsstudier handlar till stor del om att hantera brister på rätt nivå och att inte låta regionala indelningar och liknande vara styrande för avgränsningarna. Framtagande av en tydligare struktur och rutiner för att identifiera behov har initierats.

**Fortsätta arbetet med att utveckla de samhällsekonomiska kalkylmetoderna, med avseende på bland annat tillförlitlighet och större störningar i järnvägssystemet.** ●

Trafikverkets kommentar: Flera aktiviteter som har koppling till detta pågår i Trafikverket. Bland annat pågår ett arbete med att ta fram en metod för samhällsekonomiska bedömningar av maximal tolerabel avbrottstid. En rutinbeskrivning finns för hur Trafikverket ska ta fram och fastställa maximal tolerabel avbrottstid och i den tydliggörs att samhällsekonomisk analys ska vara en del i bedömningen av hur långa avbrott som kan accepteras. Arbetet med att ta fram en sådan metod pågår och ett första förslag har presenterats hösten 2020.

Därutöver pågår två FOI-projekt som har koppling till frågan. Det är dels projektet *Utveckling av effektsamband mellan tillståndet på spårväxlar och felfrekvens samt förseningar i järnvägstrafik*, dels *Samhällsekonomisk värdering av varierande trafikscenarier med fel- och förseningsmodellen*.

Det första av dessa syftar till att utveckla kunskapen om effektsamband om hur åtgärder för spårväxlar påverkar förseningar i järnvägstrafik, något som kan användas i samhällsekonomiska beräkningar av underhållsåtgärder. Arbetet har påbörjats under hösten 2020 och beräknas vara slutfört under hösten 2021.

Det andra projektet har som målsättning att utöka prognosförmågan i Fel- och Förseningsmodellen för punktlighet och reserobusthet och ta hänsyn till varierande trafikscenarier med inställda tåg, väder och förekomst av fel, för nuläget och för framtida prognosår. Arbetet påbörjades i mars 2020 och slutförs i januari 2021.

**Förtydliga och sammanställa åtgärder enligt fyrstegsprincipen som Trafikverket kan föreslå och ta initiativ till. Åtgärderna ska främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart och bidra till ökad nyttjandegrad i järnvägssystemet.** ●

Trafikverkets kommentar: Trafikverket uppdaterar, utvecklar och effektbedömer befintlig handbok för åtgärdsvalsstudier.

I nuläget pågår ett FOI-projekt - FOI Fullt genomslag för fyrstegsprincipen som kommer att slutföras under våren 2021.

**Överväga möjligheten att, vid utbyggnad av statlig infrastruktur som ansluter till hamnar och terminaler, ingå överenskommelser med berörda aktörer som inkluderar åtgärder för ökad andel järnvägs- och sjöfartstransporter.** ●

Trafikverkets kommentar: En sådan överenskommelse testas i skarpt läge i samband med den avsiktsförklaring som ingåtts för genomförandet av Skandiaporten. I den har det slagits fast att parterna är överens om att 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.

Det har också slagits fast att åtgärderna ska beakta fyrstegsprincipen och i första hand ligga i linje med regeringens "Nationell godstransportstrategi", Trafikverkets "Handlingsplanen för inrikes sjöfart och närsjöfart" och Göteborg Hamn AB:s ägardirektiv och framtagna målsättningar.

Avsiktsförklaringen har under hösten 2020 antagits av båda parter och nu diskuteras genomförandet.

Efter utvärdering är avsikten att implementera detta arbetssätt vid åtgärder i den maritima infrastruktur (farleder) som ansluter till hamnarna. Arbetssättet har inkluderats i befintlig överenskommelse om samverkansmodell mellan Trafikverket och Sjöfartsverket.

**Etablera ett samverkansforum med inlandssjöfartens aktörer, för kontinuerlig dialog, informationsdelning och kunskapsspridning. Öka närvaron i europeiska forum för inlandssjöfart för att dra lärdom av den kompetens och erfarenhet som finns inom såväl myndigheter som privata aktörer i Europa och för att synliggöra den svenska inlandssjöfarten.** ●

Trafikverkets kommentar: Den nationella samordnaren har kallat till ett första möte i det nya samverkansforum med inlandssjöfarten som ska etableras. Mötet hölls i oktober 2020.

Trafikverket har även ökat närvaron i europeiska forum genom att gå med som medlem i Inland Navigation Europé (INE) i maj 2020.

En sammanställning över andra organ som svenska myndigheter skulle kunna delta i har tagits fram under hösten 2020.

**Utreda brister i farleder som ingår i de områden som föreslås bli klassificerade för inlandssjöfart, samt utifrån fördjupade kontakter med branschen bedöma behovet av åtgärder.** ●

Trafikverkets kommentar: Utredning av åtgärder i två prioriterade sträckor, Brofjorden-Göteborg samt Norvik-Mälaren, pågår. Simuleringar har genomförts under hösten 2020 och resultaten ska nu utvärderas.

**Kartlägga möjligheterna att stärka inlandssjöfarten med åtgärder som ger motsvarande positiva effekter som införandet av ett ”femte trafikslag” förväntas innebära.**

Trafikverkets kommentar: Frågan diskuteras i den myndighetsgrupp där Sjöfartsverket, Transportstyrelsen och Trafikverket ingår. En fördjupad studie har påbörjat men några konkreta resultat har emellertid ännu inte presenterats.

**Alltid beakta möjligheten att transportera med järnväg och fartyg innan dispens för skrymmande transporter på väg beviljas. Potentialen med ett mer restriktivt förhållningssätt behöver också klargöras.**

Trafikverkets kommentar: Ett strategiskt inriktningsdokument tas fram, vilket är tänkt att fungera som underlag för nya riktlinjer. Arbetet utförs som en del i ett bredare internt uppdrag som avser hanteringen av längre och tyngre transporter på det statliga vägnätet i ett mer övergripande perspektiv. När riktlinjerna väl är formulerade kommer de att förankras med branschen innan de fastställs.

**Identifiera, planera och genomföra trimningsåtgärder som möjliggör överflyttning av godstransporter till järnväg och sjöfart och som bidrar till ökad nyttjandegrad i järnvägssystemet.**

Trafikverkets kommentar: En projektspecifikation har tagits fram för arbetets fyra delmoment. Det första momentet innefattar identifiering av transportflöden med en potential för överflyttning av gods. I det andra momentet sker en analys av brister och de åtgärdsbehov som behöver tillgodoses för att ta hand om överflyttningspotentialerna. Därefter, i det tredje momentet, kommer Trafikverkets regioner att utreda, planera och genomföra åtgärder för identifierade brister i de transportflöden som pekats ut. Slutligen, i det fjärde momentet, sker en uppföljning av planerade och pågående åtgärder. Ambitionen är att projektet ska avslutas efter 2021 för att därefter integreras som en del i Trafikverkets ordinarie linjeverksamhet.

**Säkerställa att statligt ägd infrastruktur i anslutningar till terminaler och hamnar underhålls utifrån ett stråk- och transportflödesperspektiv.**

Trafikverkets kommentar: Ett arbete har påbörjats inom Trafikverket för att göra en prioritering av terminaler och hamnar. Arbetet fortsätter under 2021 där en översyn och eventuell utveckling av funktionella krav på anslutningsspår kommer att ske.

I arbetet ingår även att identifiera prioriterade transportflöden och vilka anslutningar noder/sträckor till och från terminaler och hamnar som ska prioriteras.

## Insatser för ökade godstransporter i järnvägssystemet

### **Genomföra åtgärder enligt beslutad Nationell plan 2018-2029 för längre, tyngre och större godståg och om finansiella förutsättningar finns, tidigarelägga genomförande av åtgärder.** ●

Trafikverkets kommentar: Nationell plan 2018-2029 innehåller två namngivna objekt som specifikt riktar sig mot att kunna framföra längre tåg. Dessa båda objekt har planerad byggstart 2024-2029, det vill säga under innevarande plans senare del. Under våren 2020 har objektet "Hallsberg-Malmö/Göteborg, åtgärder för långa godståg" fått beslut om byggstart från regeringen, vilket innebär att det ligger före i tidplanen och att genomförandet av åtgärder kan påbörjas redan under 2021.

När det gäller det andra objektet för "Övriga stamnät, åtgärder för långa godståg" så förväntas det kunna påbörjas i enlighet med vad den nationella planen anger.

Utöver ovan nämnda namngivna objekt innehåller den nationella planen även en satsning på åtgärder för större godståg i form av ökad lastprofil. Arbete med planering av dessa åtgärder pågår och produktion är planerad att genomföras enligt nationell plan, d v s under perioden 2024-2029.

Det genomförs även åtgärder i andra objekt som också främjar godstrafiken, exempelvis utbyggnader av förbigångsspår, mötesspår och ombyggnad av bangårdar. Ett konkret exempel är dubbelspårutbyggnaderna utmed Godsstråket genom Bergslagen där 4 km dubbelspår genom Hallsberg färdigställdes i november. Utbyggnad av ytterligare 13 km dubbelspår påbörjas till sommaren 2021, vilket är något tidigare än vad planen anger. Ambitionen är att ytterligare någon etapp ska kunna prioriteras så den ska kunna genomföras tidigare än vad nationell plan anger.

### **Genomföra åtgärder enligt beslutad Nationell plan 2018-2029 för förstärkt kraftförsörjning.** ●

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

Under senare delen av 2020 har projektering startat för arbetet med en ny omformarstation Malmö.

Omfattningen på och komplexiteten i projekten medför svårigheter att tillgodose behovet av kompetens, något som inneburit att vissa projektstarter har försenats både vad gäller utredningar, projektering och produktion. Trafikverket jobbar dock intensivt för att tillsätta fler projektledare och därmed säkerställa en fortsatt god framdrift.

**Implementera resultat från pågående forskningsprogram och projekt, bland annat KAJT och Shift2Rail. Detta behöver ske i samverkan med berörda branschaktörer.**

Trafikverkets kommentar: Genom aktivt deltagande inom Shift2Rail medverkar Trafikverket till att möta framtidens transportbehov och bidrar till programmets mål för Europa:

Det handlar bland annat om att reducera livscykelkostnader för järnvägstransporter med hälften, fördubbla kapaciteten i spåren och ökad tillförlitlighet och punktlighet med 50 procent.

Under året har Trafikverket tillsammans med akademi och bransch förberett och påbörjat ett antal demonstrationer, bland annat Digitalt automatkoppel, installation av intelligent videoport för avläsning av vagnsinformation i Göteborgs hamn samt tester av långa godståg.

**Fortsätta pågående arbete tillsammans med järnvägsbranschen inom Tillsammans för tåg i tid (TTT) för att öka punktligheten. TTT ska under 2019-2020 fokusera på godstrafiken.**

Trafikverkets kommentar: År 2019 gjordes ett omtag inom TTT för att öka genomförandekraften och för att tydliggöra viktiga områden. Godstrafiken är ett av dessa områden med utpekat fokus på vissa banor där godsstråket Luleå-Mjölby ingår.

I början av 2020 diskuterades i styrelsen för Järnvägsbranschens samverkansforum, JBS, att det krävs ytterligare insatser för att nå godstågens mål på 95 procent. Det pågår och har genomförts flera projekt kopplat till godstransporter, bland annat etablerandet av ett gemensamt arbetssätt på godsbangårdar samt ett för att öka kanalprecisionen för godståg.

TTT:s ökade fokus på godstrafiken har också inneburit att Trafikverket kunnat vara med och delta i forskningsprojekt, t ex Yard CDM, som syftar till att genom förstudie identifiera hur digital samverkan genom informationsutbyte kan möjliggöra för Malmö rangerbangård att fungera som en effektiv nod i järnvägssystemet.

Under året har projektet "Avvikande hastighet godståg- förekomst, orsaker och konsekvenser", avslutats. Projektet har som övergripande mål att öka kunskapen om godståg som inte håller den hastighet de är konstruerade för och därigenom skapa förutsättningar för ett effektivare utnyttjande av infrastrukturen.

**Fortsätta pågående arbete med att utveckla och effektivisera kapacitetstilldelningen. Det inkluderar bland annat att implementera MPK samt att fortsätta arbetet inom RNE för att möjliggöra och påverka implementering av TTR.**

Trafikverkets kommentar: Trafikverket fortsätter arbetet att utveckla och effektivisera kapacitetstilldelningen där arbetet med att implementera MPK, marknadsanpassad planering av kapacitet, fortsätter. Trafikverket deltar dessutom aktivt inom Rail Net Europe, RNE, för att möjliggöra och påverka implementeringen av Redesign of the International Timetabling Process, TTR, som syftar till att skapa en förutsägbar och flexibel kapacitetstilldelning för både godstrafik och persontrafik på järnvägen.

För svenskt vidkommande pågår arbetet både nationellt och internationellt. Det nationella TTR-arbetet syftar till att ta fram en robust införandeplan som överensstämmer med de internationella ambitionerna.

Genom aktivt deltagande i de internationella TTR-arbetsgrupperna säkerställs att Trafikverket har inflytande över den internationella gemensamma utformningen av TTR och att dessa går i en för Sverige gynnsam riktning utifrån våra ståndpunkter i centrala frågor.

När det gäller implementeringen av MPK pågår förberedelser för den första ibruktagningen som är planerad till "Tidiga skeden i Tågplan 2023", vilket kommer att påbörjas våren 2021.

Under 2021 och 2022 kommer även "Planeringsförutsättningar, Långtid" och slutligen "Korttid" att levereras/tas i bruk.



## Insatser för bättre kunskap, samverkan och incitament

**Bistå regeringen i arbetet med att förbereda, etablera, informera om och genomföra ett stödsystem i enlighet med Trafikanalys förslag om en breddad ekobonus, förutsatt att beslut om införande fattas.** ●

Trafikverkets kommentar: Frågan har ännu inte aktualiserats.

**Förtydliga förutsättningarna och informera branschen om möjligheterna att ansöka om stöd för projekt som syftar till att flytta gods från väg till järnväg och sjöfart.** ●

Trafikverkets kommentar: En första sammanställning av stöd för sjöfartsrelaterade projekt har tagits fram inom ramen för uppdraget "Nationell samordnare för inrikes sjöfart". Denna ska utvecklas vidare och göras digital för att kunna hålla uppdaterad.

**Ta initiativ till återkommande branschöverskridande dialoger med aktörerna i transportkedjan, i syfte att dela kunskap och stimulera till nya transportupplägg på järnväg och med fartyg.** ●

Trafikverkets kommentar: Trafikverket arbetar löpande med detta och samverkar händelsestyrt både på regional och nationell nivå med aktörer från olika delar i transportkedjan, t ex varuägare och utförare, för att utveckla järnvägens och sjöfartens attraktivitet för näringslivets transporter.

Det handlar framförallt om att vara lyhörd för näringslivets och varuägarnas faktiska frågor, transportbehov och de konkreta utmaningar och hinder de upplever finns för att ställa om till en större andel transporter på järnväg och med sjöfart.

**Utreda hur en rabatt på banavgifter för nya transportupplägg skulle kunna utformas, med beaktande av eventuella negativa effekter för sjöfarten. Utreda hur en rabatt på banavgifter på sträckor med avsevärt underutnyttjande skulle kunna utformas, med beaktande av eventuella negativa effekter för sjöfarten.** ●

Trafikverkets kommentar: Utredningsarbetet är påbörjat och befinner sig i ett inledande skede. Under 2021 kommer vi att ta fram en ny långsiktig plan för banavgifter. Utredningen om hur rabatter på banavgifter på sträckor med avsevärt underutnyttjande skulle kunna utformas, integreras i detta arbete.

**Bistå vid behov Sjöfartsverket med fördjupade analyser över vilka effekter eventuella förändringar i avgiftsuttaget kan få för transportsystemet som helhet.** ●

Trafikverkets kommentar: Frågan har ännu inte aktualiserats av Sjöfartsverket. Trafikverket deltar dock i det forskningsprojekt om ett nytt avgiftssystem som beviljats och drivs av VTI tillsammans med Sjöfartsverket.

**Samordna och genomföra regionala godstransportråd i enlighet med Trafikverkets intentioner. Ta initiativ till återkommande branschöverskridande dialoger med aktörerna i transportkedjan, i syfte att dela kunskap och stimulera till nya transportupplägg på järnväg och med fartyg. Vid behov bjuda in till en mer händelsestyrd samverkan med aktörerna i transportkedjan, för att proaktivt hantera händelser i omvärlden som påverkar förutsättningarna för transporter av gods på järnväg och med fartyg.** ●

Trafikverkets kommentar: I flera av Trafikverkets regioner anordnas regionala godstransportråd där Trafikverket har en samordnande roll. Under våren 2021 kommer en inventering som kommer att genomföras under våren 2021 med avseende på vilka regionala godstransportråd eller liknande som Trafikverket tagit initiativ till eller medverkar i för att se hur dessa fungerar och vilka olika aktörer som medverkar i dessa forum. Arbetet syftar till att identifiera goda exempel som kan ligga till grund för utveckling av befintliga forum eller, där så är påkallat, etablering av kompletterande branschöverskridande dialogforum för att bygga och dela kunskap.

**Komplettera Trafikverkets informationssystem, för att få en bättre överblick över de intermodala omlastningspunkter som finns i Sverige.** ●

Trafikverkets kommentar: Utveckling pågår. Det nya informationssystemet presenterades för Sveriges hamnars branschutskott i november och Sjöfartsverket uppdaterar just nu informationen om hamnarna. En demoversion har presenterats av utvecklarna internt och preliminärt kommer den nya plattformen att lanseras under första kvartalet 2021.

## Insatser för stärkt forskning och innovation

### **Lyfta in överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart som ett prioriterat forsknings- och innovationstema i Trafikverkets forsknings- och innovationsplan och öka detaljeringsgraden i beskrivningarna.**

Trafikverkets kommentar: Trafikverkets forsknings- och innovationsplan har reviderats under 2020 och publiceras i januari 2021. Överflyttning har lyfts in som ett prioriterat tema i tre portföljer och detaljeringsgraden i beskrivningarna har ökat.

Arbetet med revideringen av Trafikverkets forsknings- och innovationsplan började under våren 2020. Trafikverket har till FoI-portfölj Planera sammanställt och lämnat en förtydligad och detaljerad beskrivning av forskningsbehoven gällande överflyttning av godstransporter till järnväg och sjö. Även i FoI-portfölj Sjöfart har beskrivningarna beträffande överflyttning till sjöfart setts över. Överflyttning har även lyfts in i forskningsportfölj Strategiska initiativ.

Den reviderade forsknings- och innovationsplanen publiceras i januari 2021.

### **Analysera möjligheterna och förbereda för en förkommersiell upphandling av forskningsprogram, med särskilt fokus på att öka andelen godstransporter på järnväg och med fartyg.**

Trafikverkets kommentar: Trafikverket föreslog i delredovisningen av regeringsuppdraget "Hinder för ökad omlastning till intermodala järnvägstransporter" att myndigheten ges i uppdrag att genomföra en innovationsupphandling med fokus på teknikutveckling av terminaler och lastbärare, utveckling av effektiva tågssystem. I nuläget har regeringen inte lämnat något sådant uppdrag till Trafikverket.

Trafikverket har inlett en dialog med näringslivet inom ramen för "RU Uppdrag att intensifiera arbetet med att främja intermodala transporter" och kommer under våren 2021 att analysera och överväga möjligheterna för en förkommersiell upphandling.

## Redovisning av ”Övriga åtgärder med betydelse för genomförandet av den nationella godstransportstrategin”.

Den nationella godstransportstrategin är indelad i nedanstående 13 insatsområden:

- Robust, tillförlitlig och kapacitetsstark infrastruktur för godstransporter
- Smidiga och effektiva gränsöverskridande transporter
- Tydliga regler och en stärkt svensk transportnäring
- Stärkt krisberedskap och civilt försvar för samhällsviktiga transporter
- Ekonomiska styrmedel för hållbara godstransporter
- Samordning och samarbete för ökad intermodalitet
- Transporteffektivitet
- Samhällsplanering för godstransporter
- Krafttag för förnybara drivmedel
- Nationell satsning på elektrifiering av godstransporter
- Urbana godstransporter
- Kompetens inom godstransporter och logistik
- Ökad kunskap om godstransporter och varuflöde

Ett antal regeringsuppdrag har sedan det att den nationella godstransportstrategin presenterades ställts till Trafikverket. Genomförandeläget i dessa uppdrag redovisas inte i denna PM utan sker inom ramen för respektive regeringsuppdrag. I denna redovisning finns *exempel* på andra åtgärder som Trafikverket genomför/-t med betydelse för genomförandet av den nationella godstransportstrategin och utvecklingen av effektiviteten i transportsystemet som helhet och effektiviseringen i de enskilda trafikslagen för att möjliggöra kapacitetsstarka, effektiva och hållbara transporter.

Utöver de åtgärder som beskrivs nedan inom respektive trafikslag är det också viktigt att peka på den samverkan som sker inom EU och mellan de nordiska länderna i det som kallas för Nordisk myndighetssamverkan där Trafikverket deltar aktivt.

### Järnväg

#### Längre, tyngre och större tåg

- Kodifiering av transporter

Sedan 2019-12-15, då tågplanen för 2020 trädde ikraft, är det möjligt att ansöka om tåglägen för kodifierade transporter på ett antal utpekade stråk där transporter med större lastprofil önskas framföras. Med det kodifieringsarbete som Trafikverket genomfört har effektiviteten i järnvägsnätet ökat genom minskat behov av administration för att genomföra transporter.

- Bromsprocenttabeller

För att möjliggöra att tåg med längder upp till 750 meter kan framföras i hastigheter om minst 100 km/h har en ny bromsprocenttabell tagits fram. Ett omfattande arbete ligger bakom detta, där riskbedömningar, kvalitetssäkring av beräkningsprogram, hantering av översättning av tåglängd med mera har ingått. För att öka framdriften i arbetet har

Trafikverket upphandlat ett flertal expertkompetenser och nuvarande tidplan innebär att utgivning av dokument samt underlag till linjebok förväntas ske sommaren 2021.

- Tyngre tåg och ökad kapacitet på Malmbanan

Sedan många år tillåts upp till 750 meter långa tåg på Malmbanan med ett största tillåtna axeltryck om 30 ton. För att öka kapaciteten på banan och därmed också minska konflikterna mellan tunga malmtåg, andra godståg och persontågen utmed banan fortgår arbetet och planeringen för fortsatt utbyggnad av fler mötesstationer för långa tåg.

För att möjliggöra än mer effektiva malmtransporter har Trafikverket tillsammans med sin norska motsvarighet Bane NOR och LKAB genomfört försök med så kallad erfarenhetsdrift av transporter med högre last. Under 2019 och 2020 genomfördes erfarenhetsdrift på sträckorna Gällivare-Luleå och Kiruna-Narvik. På den senare sträckan är inriktningen att kunna höja det största tillåtna axeltrycket från 30 ton till 31 ton från och med våren 2021.

### Näringslivspott

I innevarande Nationell plan för transportsystemet finns totalt 1,2 miljarder kronor avsatta till en näringslivspott ämnad för anpassningar av den statliga järnvägsinfrastrukturen som kan aktualiseras som följd av t ex produktions- eller strukturförändringar i industrin, omläggningar av logistiska flöden i näringslivet eller för att få bort mindre flaskhalsar i transportsystemet.

Näringslivspotten har gett näringslivet en ökad möjlighet att bidra till att enkla åtgärder som snabbt kan stärka både deras och järnvägens konkurrenskraft identifieras och genomförs.

Arbetet med Näringslivspotten sker i nära dialog med näringslivet som genom Näringslivets transportråd, Tåg företagen och Svenska Transportindustriförbundet utsett representanter som ska identifiera och föreslå åtgärder som stärker såväl näringslivets som järnvägens konkurrenskraft. Dialogen och arbetet fungerar bra och under året har Trafikverket tillsammans med näringslivet hämtat in en del av den eftersläpning i förbrukning av medel som uppstod under innevarande planperiods initiala skede.

### Stärkt branschsamverkan

Inom ramen för det som kallas Stärkt branschsamverkan upprätthåller Trafikverket dialog med järnvägsbranschens olika aktörer. Som en del i denna bjuder Trafikverket bland annat tre gånger per år in till strategisk dialog runt infrastrukturplaneringen de kommande åren. Vid två av dessa möten genomförs dessutom samtal kring kapacitetstilldelningsprocessen och större trafikpåverkande åtgärder som planeras under de 2-3 närmaste åren.

Den 22 oktober arrangerade Trafikverket ett direktsänt webbsamtal under rubriken Konkurrenskraftiga godstransporter på järnväg. I samtalet medverkade företrädare för bland annat varuägare och järnvägsföretag och diskuterade järnvägens konkurrenskraft och vad som krävs för att öka andelen godstransporter på järnväg.

Stärkt branschsamverkan utgör en bra plattform för dialog och informationsutbyte med såväl järnvägsföretag som varuägare som gagnar utvecklingen av transporter på järnväg.

### Bromsblock

Trafikverket har på olika sätt aktivt följt utvecklingen och medverkat i dialogen med Transportstyrelsen, järnvägsföretag och transportköpare runt kommande krav på

kompositbromsblock. För att bidra till ökad kunskap om kompositbromsblockens förmåga i nordiskt vinterklimat har Trafikverket avsatt FOI-medel för vintertester som genomförs i regi av Transportstyrelsen.

För att möta upp den osäkerhet som råder kring det snabba införandet av skärpta regler i Tyskland som från och med tidtabellskiftet i december 2020 innebär förbud mot godsvagnarna utrustade med bromsblock i gjutjärn och därmed ett ökat inflöde av vagnar med befarad bristfällig bromsförmåga, har Trafikverket fattat beslut om att temporärt, fr.o.m. 1 januari t.o.m. 31 mars, undanta förseningar som kan härledas till bristande bromsförmåga kopplat till bromsblock i kompositmaterial från förseningsavgifter.

## Väg

### BK 4

Trafikverket hade vid årsskiftet 2019/2020 upplåtit ca 20 procent av det statliga vägnätet för BK4, vilket motsvarar ca 30 procent av de viktigaste vägarna för näringslivet. Under året har ytterligare ca 5 procent av de statliga vägarna upplåtits för BK4. Trafikverket har även levererat en implementeringsplan för BK4 till regeringen i april, enligt direktiv i regleringsbrevet för 2020.

### Malmtransporter på väg

För att möjliggöra kostnadseffektiva transporter av malm mellan Kaunisvaara, norr om Pajala, och Svappavaara där omlastning sker till järnväg mot Narvik genomför Trafikverket åtgärder för tyngre trafik mellan Kaunisvaara och Svappavaara.

De befintliga vägarna har inte tillräcklig bärighet och standard i övrigt för att klara de tunga transporterna som väger upp emot 90 ton. Därför genomförs olika åtgärder som utöver bärighetsåtgärder, består av breddning, anläggande av 2+1-väg, säkrare korsningar och rakare väg. Tidigare har 10 av 16 mil av befintlig väg mellan Kaunisvaara och Svappavaara byggts om men i samband med att gruvdriften upphörde 2014 så avbröts planerade åtgärder.

I och med att gruvdriften och malmtransporterna återupptogs 2018 har även planeringen och genomförandet av de åtgärderna återupptagits. Bland de åtgärder som genomförts finns bl a förbifart Vittangi som öppnats för trafik under året medan arbete med andra förbifarter fortgår.

### Hållbara hastigheter

Inom ramen för Trafikverkets uppdrag att leda övergripande samverkan i trafik-säkerhetsarbete för vägtrafik, drivs sedan 2019 ett arbete tillsammans med näringslivet med syfte att öka hastighetsefterlevnaden och dämpa trafikrytmen genom skärpta upphandlingskrav. Inom ramen för arbetet förs dialog med ett växande antal aktörer som i sina verksamheter utför eller handlar upp vägtransporter av olika slag med sikte på att de och Trafikverket, som i sin verksamhet också genererar stora transportvolym, ska införa krav på uppföljning och redovisning av avvikelser i förhållande till tillåten hastighet. Under året har intresset växt och mer än 20 stora transportköpare från olika branscher och segment deltar nu i dialogen.

### Elektrifiering för tunga transporter

Trafikverket investerar i kunskap och utveckling för att hantera konflikten mellan klimatmål och transportbehov för att på sikt nå ett fossilfritt transportsystem 2045.

Trafikverkets program för elektrifiering av det statliga vägnätet för tunga transporter studerar hur olika typer av elektrifiering kan kombineras för att nå bästa effekt. Elektrifiering omfattar här dynamisk laddning under färd, batteridrift med stationär laddning samt bränsleceller.

Under 2020 har Trafikverket påbörjat förberedelserna för en upphandling för elväg, inklusive val av teknik, som planeras att genomföras under 2021.

Tre demonstrationsprojekt pågår: Electreon som arbetar med induktiv metod i ett demoprojekt på Gotland; Evolution (markskena) i Lund och Elways (markskena) i Arlanda.

## Sjöfart

### Nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart

Sedan 2019 har Trafikverket en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart. Samordnaren genomför bland annat främjandeinsatser, kunskaps- och informations-spridning samt samverkansinsatser med olika branschaktörer. Utöver detta har samordnaren gjort en analys av kajer och omlastningskajer.

En handlingsplan för inrikes sjöfart och närsjöfart med 62 åtgärder för att öka överflyttning av gods från väg till sjöfart har tagits fram. I arbetet ingår ett antal andra myndigheter med åtgärder: Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Energimyndigheten, Vinnova, Boverket samt sedan 2020 Hav- och Vattenmyndigheten. Till planarbetet har också Sveriges Kommuner och Regioner samt Fossilfritt Sverige bjudits in.

Några av de åtgärder som införts är:

- Nationellt nätverk för inlandssjöfart
- Kravställning mot hamnar i samband med infrastrukturinvesteringar,
- En hamnturné med besök i ett stort antal hamnar.
- Stöd till uppstart för inrikes sjöfart.
- Förberedelser för nya inre vattenvägar pågår.

### Miljökompensation – Ekobonus

Regeringen har avsatt 50 miljoner kronor per år för perioden 2021–2022 för miljökompensationen ekobonus. Ekobonus är ett tidsbegränsat ekonomiskt stöd till redare som flyttar gods från väg till sjöfart och Trafikverket har under slutet av 2020, efter att förordningen hade beslutats, öppnat för en ny ansökningsomgång.

Miljökompensationen ska stimulera till nya sjötransportupplägg och förbättringar i befintliga sjötransportupplägg. Syftet är att avlasta det svenska vägnätet och minska utsläppen av luftföroreningar och växthusgaser.

Trafikverket gick den 1 december ut med en ny ansökningsomgång för ekobonus, med sista ansökningsdag den 25 januari 2021.

Sjöfarten har lyfts fram i det inriktningsunderlag som Trafikverket skickat in till regeringen. Av underlaget framgår att förslaget är att beviljade infrastrukturprojekt ska fortsätta enligt plan.

### Farleder

Det pågår just nu närmare ett 20-tal farledsprojekt i landet av olika karaktär och i olika faser. Fem av projekten är namngivna objekt i nuvarande nationella plan, nämligen

Malmporten i Luleå, Mälarfarlederna/Södertälje sluss, farleden Landsort-Södertälje, Skandiaporten i Göteborg samt slussarna i Trollhättan. Övriga insatser består främst av trimningsåtgärder av olika karaktär.

Sjöfarten har lyfts fram i det inriktningsunderlag som Trafikverket skickat in till regeringen. Av underlaget framgår att förslaget är att beviljade infrastrukturprojekt ska fortsätta enligt plan.

## Luffart

Gods som transporteras med flyg kan antingen transporteras med specialiserade fraktflygplan, *renodlad frakt*, eller i buken på flygplan som huvudsakligen transporterar passagerare, s.k. *pax belly* eller *bellyfrakt*. De vanligaste godstyperna som fraktas med flyg är datautrustning, maskinutrustning, tele- och elutrustning, läkemedel samt sjukvårdsartiklar.

Trafikverkets beslutar om den allmänna trafikplikten och handlar upp den flygtrafik som staten anser vara transportpolitisk motiverad. Det utbud av passagerartransporter med flyg som den allmänna trafikplikten säkerställer har även betydelse för godsbefordran.

För att säkerställa en grundläggande tillgänglighet för Norrland och Gotland har regeringen även med anledning av covid-19-pandemin vid tre tillfällen under 2020 i tillägg beslutat om en temporär allmän trafikplikt, och Trafikverket har uppdragits att ingå avtal om flygtrafik på de i besluten berörda linjerna. Via den upphandlade flygtrafiken transporteras även gods i form av bellyfrakt från och till exempelvis Arvidsjaur, Vilhelmina, Sveg och framför allt Lycksele.

Flygplatser som har trafik med allmän trafikplikt får idag ett bidrag till driften via förordning (2006:1577) om statsbidrag för icke statliga flygplatser. Denna förordning är kopplad till den flygtrafik som staten anser vara transportpolitisk motiverad att upphandla och kan därmed ses som ett sätt att hålla infrastrukturen för den upphandlade trafiken. Som en följd av kraftigt reducerad flygtrafik och därmed uteblivna intäkter i samband med covid-19-pandemin beslutade regeringen om ett tillfälligt ökat driftstöd till de regionala flygplatserna på 100 miljoner kronor, som Trafikverket hanterade och betalade ut till 22 berörda kommuner under hösten 2020.

Den 22 december fick Trafikverket i uppdrag att omgående förhandla och ingå överenskommelser med flygplatser över hela landet om temporär beredskap för att ta emot akuta eller av annat skäl prioriterade sjuktransporter för hälso- och sjukvården, till exempel ambulansflyg. Av de flygplatser som berörs är framför allt Jönköping och Örebro viktiga för fraktflyget eftersom de utgör nav för flygfrakten.