TRAFIKVERKET

Åtgärder för ökad andel godstransporter på järnväg och med fartyg

REDOVISNING AV REGERINGSUPPDRAG

Trafikverket
Postadress: Röda vägen 1, 781 70 Borlänge
E-post: trafikverket@trafikverket.se
Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Åtgärder för ökad andel godstransporter på järnväg och med fartyg.
Redovisning av regeringsuppdrag
Författare: Björn Garberg, Magnus Bengtsson, Veronika Martini.
Dokumentdatum: 2019-09-13.
Ärendenummer: TRV 2018/93267.
Kontaktperson: Björn Garberg, Trafikverket.

Publikationsnummer: 2019:140.
ISBN: 978-91-7725-493-5.

Omslagsfoto: Mostphotos.

Ärendenummer
TRV 2018/93267
Motpartens ärendenummer
N2018/04481/TS

Dokumentdatum
2019-09-09
Sidor
1(1)

TRAFIKVERKET

Infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm

Trafikverket diariet

Redovisning av regeringsuppdrag om att verka för bättre förutsättningar för godstransporter på järnväg och med fartyg

Trafikverket fick den 23 augusti 2018 i uppdrag av regeringen att:

1. Inventera vilka åtgärder som Trafikverket kan vidta som skapar förutsättningar för fler godstransporter på järnväg och med fartyg och därigenom leder till en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart.
2. Redovisa förutsättningar för att utveckla de olika system som Trafikverket förvaltar som beskriver olika delar av transportsystemet så att de bättre beskriver infrastruktur för omlastning.
3. Utreda förutsättningarna för och ta fram förslag till åtgärder för att öka godstransporternas nyttjandegrad i järnvägssystemet, utan att det drabbar persontrafiken med tåg.

Uppdraget ska redovisas till regeringskansliet senast den 15 september 2019.

Härmed överlämnar Trafikverket sin redovisning av regeringsuppdraget.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Lena Erixon. Föredragande har varit Björn Garberg och Magnus Bengtsson vid enheten Strategisk planering. I den slutliga beredningen har Stefan Engdahl, verksamhetsområdeschef Planering, Lennart Kalander, avdelningschef Nationell planering och Håkan Persson, enhetschef Strategisk planering deltagit.

Solna den 9 september 2019

Lena Erixon

Generaldirektör

TMALL 0422 Brev 2.0

Trafikverket
781 89 Borlänge
Besöksadress: Röda vägen 1

Texttelefon: 010-123 50 50
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Björn Garberg
Direkt: 010 - 123 09 93
Mobil: 070 - 675 21 95
bjorn.garberg@trafikverket.se

Sammanfattning

Målsättningen att flytta godstransporter från väg till järnväg och sjöfart har på senare tid förtydligats och konkretiserats successivt från politiskt håll. Som ett led i det arbetet har Trafikverket fått i uppdrag av regeringen att:

- Inventera vilka åtgärder som Trafikverket kan vidta som skapar förutsättningar för fler godstransporter på järnväg och med fartyg.

- Redovisa förutsättningar för att utveckla de olika system som Trafikverket förvaltar så att de bättre beskriver infrastruktur för omlastning.

- Utreda förutsättningarna för och ta fram förslag till åtgärder för att öka godstransporternas nyttjandegrad i järnvägssystemet, utan att det drabbar persontrafiken med tåg.

Trafikverket har, som ansvarig myndighet för den långsiktiga infrastrukturplaneringen, en viktig roll i arbetet med att skapa bättre förutsättningar för godstransporter på järnväg och med fartyg. Trafikverket behöver möta de nya utmaningarna genom att bland annat öka den egna kunskapen om var i transportsystemet som de största potentialerna finns och vilka åtgärder som behöver vidtas. Utredningar av brister i transportsystemet behöver ha ett tydligare fokus på överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Trafikverket kan dessutom jobba mer aktivt med horisontell samverkan med branschaktörer i hela transportkedjan. Syftet är att skapa gemensamma samverkansplattformar som kan stimulera till nya transportupplägg baserade på järnväg och sjöfart. Forskning och innovation är ett annat område som, med tydligare koppling till överflyttning och intermodalitet, kan förbättra möjligheterna och konkurrenskraften för intermodala transportlösningar. För att förbättra tågtrafikens punktlighet behöver Trafikverket tillsammans med branschen fortsätta arbetet inom Tillsammans för tåg i tid (TTT) och vidta de åtgärder som där identifierats. Även den pågående utvecklingen av kapacitetstilldelning och tidtabeller, exempelvis MPK (Marknadsanpassad planering av kapacitet) är en viktig möjliggörare för ökad godstrafik på järnväg.

När det gäller nyttjandegraden i järnvägssystemet pågår en rad olika initiativ inom Trafikverket som syftar till att förbättra kapaciteten i järnvägssystemet. Dessa initiativ är också branschen är involverad i. Åtgärder för att förbättra nyttjandegraden i järnvägssystemet bör därför huvudsakligen utgå från pågående och planerade utvecklingsprojekt. Även här är arbetena för ökad punktlighet samt utveckling av kapacitetstilldelning och tidtabeller viktiga för att möjliggöra ett ökat utnyttjande i järnvägssystemet. Infrastrukturåtgärder för längre, tyngre och större tåg enligt Nationell plan för transportsystemet 2018-2029 behöver också genomföras för att kunna öka nyttjandegraden. Ett fortsatt samarbete med branschen i forskning och innovation för utveckling av fordon och anläggningar är en ytterligare viktig aktivitet.

Trafikverket förvaltar idag en rad olika system där det är möjligt att lägga till information om omlastningspunkter. En utveckling av exempelvis Laslo skulle kunna tillföra en viss

nytta både för avnämare i branschen, men även för Trafikverket själva. Det skulle ge både branschen och Trafikverket en bättre och mer heltäckande överblick över omlastningspunkternas geografiska läge och anslutande infrastruktur. För att underlätta planeringen av intermodala transporter efterfrågar branschen emellertid främst sådan information som inte förvaltas av Trafikverket, exempelvis information om transporttjänsteutbudet till och från respektive omlastningspunkt. Trafikverkets inställning rent generellt är att myndigheten kan bidra med information till andras system men ska inte utveckla och förvalta informationssystem som kan tillhandahållas av marknaden. Information om transporttjänsteutbudet bör därför i första hand tillgodoses av marknaden genom redan befintliga system.

De åtgärdsinitiativ som föreslås i denna rapport pekar på Trafikverket som initiativtagare och genomförare. Även om Trafikverket har en viktig roll och funktion förutsätter flera av åtgärderna fortsatta samarbeten med och mellan aktörerna i transportkedjan, för att de ska ge effekter på bred front.

Sammantaget behöver Trafikverket jobba mer målinriktat, systematiskt och samordnat för att öka andelen godstransporter på järnväg och med fartyg. För att ta ett tydligare och mer samlat grepp i frågan kommer Trafikverket därför att upprätta en färdplan för överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart. Färdplanen ska beskriva vilka åtgärder Trafikverket kommer att vidta för att andelen godstransporter på järnväg och med sjöfart ska öka. Den kommer också att tydliggöra hur insatserna ska samordnas, genomföras och prioriteras.

Innehåll

SAMMANFATTNING 3

INLEDNING 9

Uppdraget 9

Genomförande 10

Huvudsakliga avgränsningar 10

Rapportdisposition och läsanvisningar 11

UTGÅNGSPUNKTER 13

Transportpolitiska mål och principer 13

Trafikverkets instruktion 14

Nationella planen för transportsystemet 2018-2029 14

Regeringens godstransportstrategi och angränsande regeringsuppdrag 15

BRANSCHENS TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN 17

Sjöfartsbranschens huvudfrågor 17

Inlandssjöfartens prämmanifest 17

Tågoperatörerna 10-punktslista 18

Varuägarnas perspektiv 19

Vad har framförts i remissvar till Trafikverkets förslag till Nationell plan? 19

MARKNADENS BEHOV OCH FÖRUTSÄTTNINGAR 21

Intervjuernas genomförande 21

Vad framfördes under intervjuerna? 21

Framgångsfaktorer för företag som ställt om 25

INSATSER FÖR UTVECKLAD INFRASTRUKTURPLANERING 27

Bättre kunskap om intermodala stråk med överflyttningspotential 27

Utredning av brister i transportsystemet 28

Utred och bedöm brister utifrån ett trafikslagsövergripande helhetsperspektiv 28

Synliggör, värdera och bedöm överföringseffekter systematiskt 30

De samhällsekonomiska kalkylernas betydelse 31

Kan en mer konsekvent tillämpning av fyrstegsprincipen främja en överflytt? 32

Utvecklingsbehov för ökad modelleringsprecision i Samgods 34

Finansiering av åtgärder i anslutning till hamnar och landterminaler 34

Inlandssjöfarten i den långsiktiga infrastrukturplaneringen 37

Den begränsade marknaden en hämsko 38

Nya områden klassificerade för inlandssjöfart 38
Inlandssjöfart som ett femte trafikslag 39

Dispenser för skrymmande transporter på väg 41

Trimningsåtgärder och näringslivspott 43

Underhåll av järnvägsanslutningar till hamnar och landterminaler 44

INSATSER FÖR ÖKADE GODSTRANSPORTER I JÄRNVÄGSSYSTEMET 46

Ökad kapacitet i järnvägssystemet 46
Möjliggöra trafik med ökad längd, vikt och volym 47
Förstärkt kraftförsörjning 48
Ökad fyllnadsgrad 48
Shift2Rail 49

Tillförlitlighet och punktlighet i järnvägssystemet 50
Tillsammans för tåg i tid - TTT 51

Kapacitetstilldelning och tågplan 53
MPK – Marknadsanpassad planering av kapacitet 55
TTR - Redesign of the International Timetabling process 55
KAJT – Branschprogram kapacitet i järnvägstrafiken 57

INSATSER FÖR BÄTTRE KUNSKAP, SAMVERKAN OCH INCITAMENT 59

Varuägarnas behov och möjliga stödformer 59
Interna företagsfunktioner 59
Ekonomiska tröskeleffekter vid etablering av nya transportupplägg 60
Stöd till ideella föreningar 61

Kunskapen i branschen 62
Stärkt kunskap om intermodala transporter 62
Har branschen tillräcklig kunskap om godstågens punktlighet? 63

Kostnader för godstransporter på järnväg och sjöfart 64
Banavgifter 65
Avgifter för järnvägstjänster 65
Rabatter för godstransporter på järnväg 66
Sjöfartens avgifter 66

Utvecklad branschsamverkan en nyckelfaktor 67
Långsiktig permanent samverkan 68
Kortsiktig händelsestyrd samverkan 68

INSATSER FÖR STÄRKT FORSKNING OCH INNOVATION 70

Överflyttning av gods i Trafikverkets FoI-plan 70

Ökad detaljeringsgrad av prioriterade FoI-områden 71

Förkommersiell upphandling 71

Demonstrationsprojekt som en möjliggörare 72

Stärkt fokus på FoI sjöfart 73

Spridning och tillämpning av forskningsresultaten 73

INFORMATION OM OMLASTNINGSPUNKTER I TRAFIKVERKETS SYSTEM 74

Hur definieras infrastruktur för omlastning? 74

Information om omlastningspunkter 74

Nyttan för avnämarna i branschen 76

Trafikverkets informationssystem 78

Nationell vägdatabas (NVDB) 79

Nationell järnvägsdatabas (NJDB) 80

Lastkajen 81

Inspire Geoportal 81

Laslo 81

Järnvägsnätsbeskrivningen (JNB) och JNB Karttjänst 83

Informationssystem utanför Trafikverket 84

Short Sea Schedules 85

Sjöfartsverkets kartverktyg 86

Rail Facilities Portal 86

SVAR PÅ REGERINGSUPPDRAGETS FRÅGESTÄLLNINGAR 88

Åtgärder som skapar förutsättningar för fler godstransporter på järnväg och med fartyg 88

Åtgärder som ökar nyttjandegraden i järnvägssystemet 90

Förutsättningar för att utveckla Trafikverkets informationssystem 91

SLUTSATSER OCH AVSLUTANDE REFLEXIONER 92

INTERVJUFÖRTECKNING 94

REFERENSLISTA 96

BILAGA 1: Så jobbar Trafikverket med godstransporter idag
BILAGA 2: Inlandssjöfart som ett eget trafikslag
BILAGA 3: Redovisning av resultat från enkätundersökning
BILAGA 4: Karta över Rail Freight Corridors

Inledning

Regeringen fastställde i juni 2018 en nationell godstransportstrategi, i syfte att skapa förutsättningar för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter. I direkt anslutning till godstransportstrategin beslutade regeringen om ett antal regeringsuppdrag, varav Trafikverket tilldelades sju uppdrag. Övriga myndigheter som då fick regeringsuppdrag är Trafikanalys (tre uppdrag), Transportstyrelsen (två uppdrag) samt Boverket (ett uppdrag). Därefter har ytterligare regeringsuppdrag tillkommit. Detta projekt avser genomförandet av regeringsuppdraget ”Verka för bättre förutsättningar för godstransporter på järnväg och med fartyg” (Näringsdepartementets dnr. N2018/04481/TS).

Uppdraget

Trafikverket ska i enlighet med uppdraget:

- Inventera vilka åtgärder som Trafikverket kan vidta som skapar förutsättningar för fler godstransporter på järnväg och med fartyg och därigenom leder till en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Kartläggningen ska genomföras med utgångspunkt i regeringens beslut om fastställande av den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 och regeringens godstransportstrategi, i dialog med branschen och de största transportköparna. Uppdraget ska inte resultera i nya förslag till namngivna investeringar.

- Redovisa förutsättningar för att utveckla de olika system som Trafikverket förvaltar som beskriver olika delar av transportsystemet så att de bättre beskriver infrastruktur för omlastning, som godsterminaler av olika slag, hamnar och flygplatser med godshantering i syfte att underlätta för överflyttning till järnväg och sjöfart. Järnvägsnätsbeskrivningen (JNB) och nationella vägdatabasen (NVDB) är exempel på sådana system. Redovisningen ska bland annat innehålla bedömningar av vilka system som bör omfattas, kostnader, tillgång till relevant information och en analys av nytta för avnämare i branschen.

- Utreda förutsättningarna för och ta fram förslag till åtgärder för att öka godstransporternas nyttjandegrad i järnvägssystemet, utan att det drabbar persontrafiken med tåg.

I uppdraget ingår också att Trafikverket vid genomförandet ska inhämta synpunkter från Transportstyrelsen, Sjöfartsverket, Statens vägtransportforskningsinstitut (VTI) och andra relevanta myndigheter, samt föra en dialog med Nationella godstransportrådet och andra berörda aktörer.

Genomförande

Uppdraget har genomförts med stöd av en intern styrgrupp och inkluderat följande moment:

- *Inläsning på tidigare utredningar och ställningstaganden.*

- Inledande workshop och kontakter med myndigheter
  Tidigt i utredningen genomfördes en workshop internt inom Trafikverket med såväl regional och nationell representation. Syftet var att förutsättningslöst fånga idéer och förslag och öka kunskapsnivån inom projektgruppen rent generellt. Samtidigt involverades de i uppdraget namngivna myndigheterna i arbetet.

- *Intervjuer med branschaktörer*
  Ett 35-tal djupintervjuer har genomförts inom ramen för uppdraget, med varuägare, tågoperatörer, rederier, speditörer, terminalägare och akademi. Merparten av intervjuerna hölls vid personliga möten, men av praktiska skäl gjordes intervjuer även via Skype och telefon.

- *Inventering av Trafikverkets system och kartläggning av branschens behov*
  För att kunna redovisa förutsättningarna för att utveckla de system som Trafikverket förvaltar har det dels gjorts en inventering över de system som finns inom Trafikverket idag och som bedömts relevanta för uppdraget och dels en kartläggning av branschens behov. Kartläggningen gjordes både under intervjuerna och i form av en kompletterande enkät.

- *Kompletterande enkät*
  För att tydligare förstå branschens behov av information om omlastningspunkter gjordes ett kompletterande enkätutskick. Enkäten skickades till 113 personer verksamma inom samma branscher som intervjuerna omfattade.

- *Fördjupade diskussioner och förankring internt*
  Avslutningsvis har det underlag och de förslag som tagits fram under arbetet diskuterades och förankrats med de funktioner som bedömts beröras internt.

Projektet har haft löpande kontakter med angränsande regeringsuppdrag och hållit godstransportrådets kansli informerat om arbetet. Samverkan med de externa aktörerna har skett dels genom kontakter med berörda branschorganisationer och dels genom intervjuer.

Huvudsakliga avgränsningar

Utredningen har huvudsakligen utgått från de i regeringsuppdragets angivna förutsättningar, vilket bland annat medfört följande avgränsningar:

- Förslag till åtgärder som skapar bättre förutsättningar för fler godstransporter på järnväg och med fartyg inkluderar endast förslag som Trafikverket själva förfogar

över. Förslagen omfattar inte nya namngivna investeringar, men däremot har trimningsåtgärder[1] inkluderats i uppdraget.

- Förslag till åtgärder som bedömts påverka persontrafiken har uteslutits. Det gäller exempelvis möjligheterna att frigöra kapacitet på järnvägen genom att på vissa sträckor ersätta tåg med buss eller att frigöra tåglägen genom att multipelkoppla persontåg.

- När det gäller möjligheterna att utveckla de system som Trafikverket förvaltar har utredningen fokuserat på att redovisa förutsättningarna för en sådan utveckling, inte på hur ett sådant system faktiskt ska vara utformat. Det lämnas heller inga förslag eller rekommendationer specifikt till systemutveckling. Däremot inkluderas ett mer generellt förslag i de åtgärder Trafikverket själva kan vidta som förbättrar förutsättningarna för godstransporter på järnväg och med fartyg.

Rapportdisposition och läsanvisningar

Rapporten är disponerade enligt följande:

- **Uppdragets utgångspunkter** omfattar det grundläggande ramverket för rapporten.
  Kapitel: *Utgångspunkter*.

- **Näringslivets ställningstaganden** beskriver vad som från branschernas sida tidigare framförts i olika sammanhang.
  Kapitel: *Branschens tidigare ställningstaganden.*

- **Intervjuerna** representerar ett urval av transportkedjans aktörer och speglar deras syn på regeringsuppdragets frågeställningar.
  Kapitel: *Marknadens behov och förutsättningar.*

- **Analysen av det insamlade materialet** beskriver de bakomliggande resonemang som ligger till grund för åtgärdsförslagen.
  Kapitel: *Insatser för utvecklad infrastrukturplanering, Insatser för ökade godstransporter i järnvägssystemet, Insatser för bättre kunskap, samverkan och incitament, Insatser för stärkt forskning och innovation.*

- **De system som beskriver omlastningspunkterna** har i ett eget kapitel sammanställts och beskrivits och förutsättningarna för utveckling bedömts.
  Kapitel: *Information om omlastningspunkter i Trafikverkets system***.**

[1] Med trimningsåtgärder avses åtgärder med en totalkostnad under 100 miljoner kronor.

- **Regeringsuppdragets frågeställningar** besvaras genom att sammanfatta de åtgärdsförslag och bedömningar som lämnas i rapporten.
  Kapitel: *Redovisning av svar på uppdragets frågeställningar*.

- **Slutsatserna** sammanfattar resultaten och de mer övergripande åtgärder som krävs för att driva arbetet vidare.
  Kapitel: *Avslutande slutsatser och reflexioner*.

- **Populärversionen** av rapporten redovisar i komprimerad form de åtgärdsförslag, analyser och slutsatser som presenteras i rapporten.

- **Trafikverkets nuvarande arbete med godstransporter** är grunden för rapportens analyser och åtgärdsförslag och redovisas i en särskild bilaga.
  Bilaga 1: *Så jobbar Trafikverket med godstransporter idag*.

- **Övrigt underlag** återfinns i bilaga 2, 3 och 4.

Utgångspunkter

Arbetet med regeringsuppdraget har genomförts dels utifrån de mer grundläggande förutsättningar som anges i Trafikverkets instruktion men även utifrån politiska beslut och ställningstaganden. En annan viktig utgångspunkt har varit de övriga pågående och genomförda regeringsuppdrag som är kopplade till regeringens godstransportstrategi.

Transportpolitiska mål och principer

Transportpolitikens övergripande mål, som beslutades av riksdagen 1998, är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. [2]

- Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska också vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

- Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas så att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, ska bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljökvalitetsmålen nås och ska bidra till ökad hälsa.

Trafikverket har brutit ner de transportpolitiska målen i sex så kallade leveranskvaliteter, formulerade som kapacitet, punktlighet, robusthet, användbarhet, säkerhet och miljö och hälsa.

En annan viktigt utgångspunkt är de transportpolitiska principerna, som beslutades av riksdagen 2005. Dessa handlar bland annat om att a) kunderna ska ges stor valfrihet att bestämma hur de vill resa och hur en transport ska utföras, b) beslut om transportproduktion bör ske i decentraliserade former, c) samverkan inom och mellan olika trafikslag ska främjas, och d) trafikens samhällsekonomiska kostnader ska vara en utgångspunkt när transportpolitiska styrmedel utformas. Utöver de nationella målen och principerna finns även mål på europeisk nivå för det Transeuropeiska transportnätverket (TEN-T).

Utredningen har i synnerhet beaktat de möjligheter och begränsningar som punkt a) och c) ovan medför, det vill säga begränsningar i att påverka kundernas valfrihet och möjligheterna att samverka med aktörerna i transportkedjan.

[2] Baserat på *Fyrstegsprincipen inom planeringen av transportinfrastruktur– tillämpas den på avsett sätt?* Riksrevisionen 2018.

Trafikverkets instruktion

I förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket förtydligas myndighetens ansvarsområden och beskriver vad myndigheten ska arbeta med. Instruktionen slår inledningsvis fast att ”Trafikverket, med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv, ska ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar. Vidare klargörs i instruktionen att ”Trafikverket ska samverka med andra aktörer och därvid vidta åtgärder i syfte att nå de transportpolitiska målen”. Utredningen har tagit särskild fasta på just på myndighetens planerings- och samverkansansvar, som i princip inte behöver vara begränsat till just byggande av infrastruktur utan även kan inkludera andra områden som syftar till att genom långsiktig planering uppfylla de transpolitiska målen. Instruktionen möjliggör därmed ett relativt brett spann av åtgärder.

Nationella planen för transportsystemet 2018-2029

Den av regeringen fastställda Nationell planen för transportsystemet 2018-2029 utgår från följande sex huvudsyften:

- att återställa och utveckla järnvägens funktionalitet
- att främja säkra och funktionella vägar och höja säkerheten för oskyddade trafikanter
- att främja överflyttningen av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart
- att bidra till fungerande och hållbara miljöer i städerna och erbjuda en grundläggande standard på landsbygderna
- att minska transportsektorns miljöpåverkan utifrån den nationella planens roll
- att skapa förutsättningar för att utveckla morgondagens transportsystem

Förutsättningarna för att främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart finns beskriven i en underlagsrapport till Trafikverkets förslag till nationell plan.[3] I rapporten konstateras att järnvägstransporterna förväntas öka med nära 10 miljarder tonkilometer till 2040 och med ytterligare 8 miljarder tonkilometer om 10 procent av de framtida lastbilstransporterna skulle överföras till järnväg. Utrymmet för en så stor överflyttning till järnväg är, enligt rapporten, av kapacitetsskäl sannolikt starkt begränsad och skulle kräva omfattande infrastrukturåtgärder utöver de som inryms i planförslaget. I underlagsrapporten konstateras vidare att överflyttning till sjöfart inte i första hand begränsas av kapacitet i hamnarna och anslutande landinfrastruktur, utan av att överflyttning av godstransporter till sjöfart i de flesta fall blir dyrare på grund av bland annat höga omlastningskostnader. Det kan också finnas logistiska hinder för att sjötransporter ska upplevas som attraktiva, som exempelvis längre transporttider och lägre transportfrekvens. För att få till stånd en överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart krävs enligt rapporten åtgärder som traditionellt ligger utanför Nationell transportplan. Infrastrukturåtgärderna behöver sannolikt kombineras med styrmedel för att göra järnvägs- och sjötransporter mer ekonomiskt attraktiva.

[3] Förbättra förutsättningarna för näringslivet - PM till Nationell plan för transportsystemet 2018-2029. Trafikverket 2017.

För järnvägens del omfattar Nationell Plan 2018-2029 åtgärder som innebär kapacitetsökningar och som är en förutsättning för att järnvägstransporterna ska kunna öka. Av de sjöfartsåtgärder som ligger med i planen kan bland annat nya slussar i Trollhättan och i viss mån även utbyggnaden av farleden i Hargshamn bidra till en överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart. Vidare konstateras i underlaget att den nya hamnen i Norvik visserligen kan komma att innebära att godset kan ta sig närmare slutdestinationer omkring Stockholm och Mälardalen med sjöfart, men utan styrmedel riskerar hamnen att medföra fler lokala och regionala vägtransporter.

Regeringens godstransportstrategi och angränsande regeringsuppdrag

Behovet av de insatser som regeringen identifierat och som detta regeringsuppdrag är en del av finns närmare beskrivna i den nationella godstransportstrategin. I strategin är uppdragets olika delområden satta i ett större sammanhang som också förklarar det underliggande behovet. Insatserna beskrivs i kapitlet *Inriktning för det fortsatta arbetet*, där de delar som berör detta uppdrag huvudsakligen återfinns i avsnitten *Konkurrenskraftiga godstransporter* och *Omställning till fossilfria godstransporter*. Utredningen har, utöver vad som anges specifikt i regeringsuppdraget, där även utgått från det sammanhang och de insatser som beskrivs i den nationella godstransportstrategin.

Hittills har regeringen beslutat om totalt fjorton regeringsuppdrag, baserat på de insatser som beskrivs i den nationella godstransportstrategin. Vissa av uppdragen angränsar till det nu aktuella uppdraget:

- Inrätta ett kansli som kan bistå nationella godstransportrådet (Trafikverket)
  Kanslifunktionen har en samordnande funktion för de regeringsuppdrag som Trafikverken och övriga myndigheter ansvarar för. Regelbundna avstämningar har under arbetets gång gjorts med kansliet och med de närmast angränsande interna uppdragen.

- Inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart
  Samordnaren ska bland annat initiera och främja samverkan, ha en kunskapsspridande funktion samt utarbeta en handlingsplan som främjar inrikes sjöfart och närsjöfart. De olika deluppdragen överlappar i flera fall detta regeringsuppdrag, i synnerhet handlingsplanen. Vissa åtgärder som där föreslås återfinns även i detta uppdrag.

- Intensifiera arbetet med att främja intermodala järnvägstransporter (Trafikverket)
  I uppdraget ingår bland annat att initiera och främja samverkan, identifiera och sprida information och kunskap, identifiera hinder för ökad omlastning till järnväg samt föreslå hur ökad intermodalitet kan stimuleras. Samtliga dessa delar har i viss mån berörts även inom detta uppdrag och ingår delvis i de åtgärdsförslag som lämnas.

- Utarbeta förslag om horisontella samarbeten och öppna data för ökad fyllnadsgrad (Trafikverket)
  I uppdraget ingår att utarbeta ett förslag på system för informationsutbyte och öppna data och föreslå hur ett sådant bör organiseras och förvaltas. Det finns

beröringspunkter med detta uppdrags del om att redovisa förutsättningar för att utveckla de olika system som Trafikverket förvaltar för bättre beskrivning av infrastruktur för omlastning. Behovet av data ser visserligen olika ut men vissa frågeställningar återkommer, exempelvis de rent juridiska förutsättningarna för informationsspridning

- Analysera om och var längre lastbilar bör tillåtas på det svenska vägnätet (Trafikverket)
  En del i uppdraget, som redovisades i mars 2019, handlar om att analysera hur ett införande av långa fordon påverkar möjligheterna att flytta långväga godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Sådana effekter skulle direkt påverka möjligheterna att flytta godstransporter från väg till järnväg och sjöfart och anknyter i viss mån till detta uppdrag.

- Analysera behovet av att främja intermodala godstransporter (Trafikanalys)
  Trafikanalys har i sitt uppdrag bland annat beskrivit kostnaderna för omlastning mellan olika trafikslag, hur omlastningskostnaden påverkar konkurrensförhållandena och gjort en analys av vilka ekonomiska styrmedel och andra åtgärder som skulle kunna tillämpas för att främja intermodala transporter. Uppdraget redovisades i mars 2019 och inkluderar förutom förslaget om en breddad ekobonus även en beskrivning av förutsättningarna för intermodala transporter. Beskrivningen har använts som en utgångspunkt för detta uppdrag. Även förslaget om en breddad ekobonus återkommer i flera sammanhang.

- Kartlägga hanteringen av godsrelaterade transporter i den fysiska planeringen (Boverket)
  I uppdraget ingår att ta fram en nationell vägledning för en utvecklad planering och samordning av godstransporter som riktar sig till kommuner, länsstyrelser samt regionala organ. I detta uppdrag berörs bland annat kommunernas roll vid etableringen av terminaler, vilket anknyter till den lokala och regionala planeringen av godstransporter.

- Följa upp och utvärdera arbetet med att genomföra den nationella godstransportstrategin (Trafikanalys)
  Trafikanalys har i uppdrag att följa upp och utvärdera de regeringsuppdrag som ingår i den nationella godstransportstrategin. I detta uppdrag ingår ingen delredovisning, men däremot har en uppföljning av arbetet har genomförts.

Branschens tidigare ställningstaganden

Såväl transportörer som varuägare har i olika sammanhang framfört synpunkter på vilka åtgärder som behöver vidtas för att förbättra förutsättningarna för godstransporter. I nedanstående avsnitt redovisas några för branschföreningarna viktiga frågor som finns publicerade på organisationernas hemsidor eller som har framförts i debattartiklar, bloggar, remissvar eller i andra sammanhang.

Sjöfartsbranschens huvudfrågor

Svensk Sjöfart är en branschförening för rederier, som med sina 60-tal medlemmar samlar majoriteten av den svenska handelsflottan. Föreningen lyfter den svenska sjöfartsnäringens intressen, behov och möjligheter att bidra till de samhälleliga målen och driver bland annat frågan om sjöfartens avgifter, som man menar är en central fråga för sjöfartens konkurrenskraft gentemot vägtransporter och möjligheten att flytta gods från väg till sjöfart. Sjöfartsverkets finansieringsmodell förs fram som ett stort problem och ett hinder för att kunna förändra det statliga avgiftsuttaget i grunden. Föreningen är av uppfattningen att det statliga anslaget till Sjöfartsverket behöver anpassas efter de politiska målen. Hamnarnas avgiftsuttag från sjöfarten i förhållande till vägtrafikens avgifter bidrar, enligt Svensk Sjöfarts uppfattning, till att de politiska målen känns avlägsna. Enligt Svensk Sjöfart har många hamnar alltför begränsade normala öppettider, låg effektivitet och höga kostnader som i sin tur driver kostnaderna för sjöfarten. Föreningen menar också att sjöfarten bör ges incitament för att kunna användas inte bara för att avlasta vägnätet utan även för att kunna avlasta järnvägsnätet och därmed möjliggöra överflyttning av gods från väg till järnväg.

Den så kallade tonnageskatten[4] är en fråga som drivits av svensk rederinäring i många år och som sedan 2016 tillämpas i Sverige. Svensk sjöfart är positiv till systemet, men menar att det finns anledning att göra det mer inkluderande, exempelvis genom att låta kustsjöfarten ingå i systemet. Ökade forskningsmedel är en annan fråga föreningen lyft under en längre tid och där man ställer sig positiv till den satsning på sjöfarten som gjorts under 2019.

Inlandssjöfartens pråmmanifest

Inom ramen för det EU-finansierade Intereg-projektet EMMA har inlandssjöfartens aktörer tagit fram ett så kallat pråmmanifest där för dem de mest prioriterade frågorna sammanställts.[5] Följande är manifestets huvudbudskap:

- Inför EU:s femte trafikslag i Sverige och inkludera det i samhällsplaneringen.

- Lär och bygg vidare från erfarenhet och kunskap i andra EU-länder.

[4] En frivillig beskattningsmodell som innebär att inkomsten från kvalificerad rederiverksamhet beräknas schablonmässigt utifrån fartygens nettodräktighet.
[5] Pråmmanifestet: Satsa på vattenvägens megalastbil. Inför svensk pråmtrafik. Avatar logistics 2019.

- Fatta beslut om utstående svenska regelfrågor.

- Stimulera igång en svensk pråmtrafik och stöd de som går före.

I manifestet specificeras under respektive punkt vilka åtgärder framför allt de offentliga aktörerna behöver vidta för att inlandssjöfart ska kunna etableras i Sverige.

Tågoperatörerna 10-punktslista

Branschföreningen Tågoperatörerna (BTO) driver spårtrafikens intressefrågor och presenterar i en 10-punktlista flera viktiga åtgärder/områden som förbättrar godstrafikens förutsättningar. Nedanstående sex punkter berör godstransporter:

- *Mer godstransporter på järnväg*
  Det krävs en nationell strategi för terminalstruktur och konkretisering av standarder på terminaler samt åtgärdande av kapacitetsbrister utmed huvudstråken och i anslutningar till terminaler och hamnar.

- *Nationella planen – öka satsningar i närtid*
  Tidigarelägg vissa satsningar på underhåll, längre och tyngre tåg och dubbelspår samt inkludera satsningar på Inlandsbanan och Ostkustbanan.

- *ERTMS*[6]
  Skjut upp införandet av ERTMS och utred lämpliga former för finansiering av installation av ombordutrustning samt kompensation för risker och störningar i trafiken under införandetiden.

- *Tysta godsvagnar*
  Utred lämpliga former för stöd till ombyggnation av godsvagnars bromssystem och till utveckling av nya lösningar.

- *Miljöstyrande system*
  Ge transportsektorn tydliga och långsiktiga förutsättningar och förläng tills vidare miljökompensationen till järnväg. Formerna för miljöstyrande system bör utredas omgående.

- *Överflyttning kräver starkare incitament*
  Inför relevanta värderingar av utsläpp av växthusgaser och skadeeffekter från mikropartiklar av plast och gummi.

Tågoperatörerna lyfter också fram punktligheten och underhållsskulden som stora hinder för godstransporter på järnväg och menar att det krävs en transformation av hela transportsystemet för att nå de övergripande klimatmålen. I andra sammanhang har föreningen också pekat på vikten av att kombitrafiken utvecklas. BTO har bland annat

[6] ERMTS – European Rail Traffic Management System är ett nytt gemensamt signalsystem för järnvägen i Europa. Trafikverket ansvarar för införandet i Sverige och finansiering av den del som hör till järnvägsinfrastrukturen. Ingår i Nationell plan 2018-2029.

nämnt reducerade banavgifter, kvalitet i tåglägen, offentliga stöd för överflyttning av gods samt utbildningsinsatser som viktiga områden att jobba vidare med.

Varuägarnas perspektiv

Varuägarnas branschorganisationer har liksom sjöfarts- och järnvägsbranschen gjort olika ställningstaganden om godstransporter. Från bland andra Skogsindustrierna och Jernkontoret har följande synpunkter på godstransporter framförts:

- Det behövs en nationell underhållsstrategi för att säkra en långsiktig och stabil finansiering till underhåll och en nationell plan som förtydligar vilka åtgärder som kan vidtas för att stärka näringslivets godstransporter.
- Kapacitetsfördelningen på järnväg behöver bli mer effektiv
- Det behövs en bättre samordning av den internationella järnvägstrafiken.
- Tågen behöver bli mer kapacitetsstarka och kraftförsörjning anpassas efter behoven.
- Styrmedel behöver införas och banavgifterna frysas
- Lastplatser och industrispår behöver kartläggas
- Infrastruktursatsningar som är viktiga för godstransporter behöver prioriteras
- 74-tons lastbilar bör tillåtas på fler vägar

Vad har framförts i remissvar till Trafikverkets förslag till Nationell plan?

Inkomna remissvar från branschen till Trafikverkets förslag till Nationell Plan 2018-2029 var övervägande av positiv karaktär. Olika aktörer har visserligen olika syn på delar av planförslaget och på föreslagna ekonomiska ramar och prioriteringar, men överlag förefaller branschen vara relativt överens med Trafikverket om merparten av de åtgärdsförslag, prioriteringar och strategier som lämnas i planförslaget. Avvikande åsikter och förslag till förändringar eller förtydliganden från Trafikverket återfinns emellertid i flera fall i remissvaren och omfattar bland annat giltigheten i samhällsekonomiska kalkylmodeller och samhällsekonomisk lönsamhet vid val av infrastrukturåtgärder. De återkommande kommentarerna i svaren kan sammanfattas enligt följande:

- Trafikverket bör tillsammans med andra transportrelaterade myndigheter ta tag i frågan om ett strukturerat utvecklande av flera så kallade horisontella samarbeten. Även ökad internationell myndighetssamverkan efterfrågas för att ytterligare förbättra förutsättningarna för gränsöverskridande transporter. Ett internationellt perspektiv, både nordiskt och europeiskt, saknas i alltför stor utsträckning i förslaget till nationell plan.

- Åtgärder och eliminering av brister i järnvägsanläggningen bör ske mer samordnat per godsstråk. Transportflöden och konkreta långsiktiga målbilder per stråk bör tas fram, med hänsyn till hastighet, bärighet samt förbigångs- och mötesstationer.

- Åtgärder och möjligheter att framföra längre, tyngre och större tåg måste prioriteras och genomföras i närtid.

- Punktlighet och tillförlitlighet i tågtrafiken lyfts fram som högt prioriterat.

Marknadens behov och förutsättningar

Under de intervjuer som genomförts har det från transportkedjans aktörer framförts en rad olika behov och synpunkter som Trafikverket behöver förhålla sig till för att kunna vidta rätt åtgärder som främjar godstransporter på järnväg och med fartyg. Aktörernas inspel ger tillsammans en bild över vilka möjligheter och utmaningar som finns för att åstadkomma en förändring på bred front. I detta avsnitt beskrivs i komprimerad form intervjuernas genomförande och vad som framfördes.

Intervjuernas genomförande

Totalt genomfördes 35 intervjuer i uppdraget fördelade enligt följande: nio varuägare: fyra hamnar, fyra speditörer, fyra rederier, tre tågoperatörer, sex från akademin, en terminalägare, ett It-företag samt tre branschorganisationer. De flesta av intervjuerna genomfördes vid personliga möten, men av praktiska skäl gjordes även några intervjuer via Skype och telefon. Frågorna fokuserade på regeringsuppdragets tre delområden, det vill säga:

- Vilka åtgärder Trafikverket kan vidta för att åstadkomma en överflyttning av gods.
- Hur nyttjandegraden i järnvägssystemet kan förbättras utan att det drabbar persontrafiken.
- Behovet av ett system som beskriver omlastningspunkterna, som stöd för planeringen av intermodala transporter.

Intervjuerna genomfördes i samtalsform med stöd av en frågemall och ett antal förutbestämda frågeställningar med olika relevans beroende på vilken kategori respondenten tillhörde.

Vad framfördes under intervjuerna?

Under intervjuerna framfördes bland annat följande:

- Höga krav på ledtider, omloppstider och leveransprecision.

  Såväl varuägare som transportörer betonade transporternas viktiga funktion som en integrerad del i industrins transportflöden. ”*Logistiklösningen ingår i en industriell process, i en dimensionering som en kund har gjort*” uttryckte sig en av respondenterna. Begränsade lagringsmöjligheter i systemet ökar kraven på korta ledtider från produktion till leverans. Transportsystemet som helhet korkar snabbt igen om det uppstår störningar och systemet som helhet är sårbart för förseningar.

  Utlastningstider och tillförlitlighet nämns som helt avgörande vid val av transportupplägg, samtidigt järnvägen har ett generellt dåligt rykte vad gäller

punktlighet. Sjöfarten däremot anses ha mycket robusta system. Som en varuägare sa: *”Man vet på timman när sjöfarten går och kommer fram”.*

Vidare framhåller transportörerna att kundernas höga krav på leveranstider och leveransprecision medför att det inte alltid är möjligt att transportera gods intermodalt. Sena kvällsavgångar och tidiga leveranser morgonen därpå utgör för en viss typ av godsflöden en förutsättning och begränsar möjligheterna att använda järnväg och sjöfart. Nödvändiga men tidskrävande och kostnadsdrivande matartransporter och extra omlastningar innebär i de fallen stora konkurrensnackdelar för de intermodala transportuppläggen. Samtidigt driver e-handeln utvecklingen mot ökande lastbilstransporter, bland annat på grund av e-handels strategi att konkurrera med gatuhandeln. Transporttiderna måste i de fallen hållas så korta som möjligt vilket begränsar möjligheterna till samlastning och omlastning till andra trafikslag.

Under intervjuerna gavs det också exempel på godsflöden som faktiskt fungerar med intermodalitet. De varuägare som använder järnväg och sjöfart idag säger sig vara generellt nöjda. En tågoperatör uttryckte sig på följande sätt: *”Kapaciteten på rälsen är inget problem, det är en myt. Det går alltid att komma fram om man inte måste köra under pendlingstiderna”*. Det påpekades också att de ledtider som transportörerna garanterar för att uppfylla kundernas krav på punktlighet och tillförlitlighet i vissa fall är betydligt längre än den faktiska transporttiden. Syftet är att skapa en extra tidsbuffert som säkerhet för störningar i främst järnvägssystemet. 12 dagars garanterad ledtid för en järnvägstransport mellan Sverige och destinationer i Europa nämns som ett exempel, trots att transporterna oftast genomförs på betydligt kortare tid. Det är emellertid den längre ledtiden som transportörerna går in med i varuägarnas upphandlingar för att kraven på punktlighet ska kunna uppfyllas. Eftersom inte alla godsflöden kan tillåtas ha så pass långa ledtider blir upphandlingarna i de fallen till lastbilens fördel.

- Behov av åtgärder i infrastrukturen för godstrafik.

  Tågoperatörer, men också transportköpare, lyfter fram behovet av åtgärder i järnvägsinfrastrukturen för att öka kapaciteten för godstrafiken. Det handlar både om fortsatta satsningar på underhåll och om större investeringar för att öka kapaciteten på järnvägen. Aktörerna lyfter också fram att satsningarna för godstrafiken behöver prioriteras och tidigareläggas jämfört med beslutade planer.

- Krångligt att boka och planera järnvägs- och sjötransporter.

  Flera av respondenterna uppger att det är krångligt att boka järnvägs- och sjötransporter jämfört med lastbil. *”För att planera en lastbilstransport räcker det med en telefon”* som någon uttryckte saken. Transportköparna är idag ofta hänvisade direkt till tågoperatören och menar att de saknar en speditörfunktion specialiserad för järnvägstransporter. Även inom sjöfarten finns barriärer. Alla speditörer erbjuder inte närsjöfartslösningar vilket innebär att sjöfart i de fallen aldrig ens presenteras som ett alternativ.

  Vidare pekar såväl varuägare som tågoperatörer på att den förhållandevis långa framförhållningen som krävs för att boka tåglägen är ett stort hinder för järnvägen.

Det gäller såväl tåglägen i den långsiktiga tågplanen som mer kortsiktiga ad hoc-bokningar. Respondenterna pekar särskilt på problemet att varuägarnas upphandlingstider stämmer dåligt med den tid det tar att få besked om ansökta tåglägen. Om väntetiden är längre än upphandlingstiden går det oftast inte att erbjuda en transportlösning baserad på järnväg.

- Bristande utbud

  Både speditörer och varuägare nämner det bristande utbudet av tågpendlar även mellan orter med stora godsflöden som ett stort hinder för att välja järnväg. Fasta avgångstider skulle göra det möjligt för transportköparna att boka platser på befintliga tåg. Det skulle i sin tur göra järnvägstransporterna betydligt mer lättillgängliga och flexibla. Dagliga avgångar är från transportköparnas sida önskvärt, vilket innebär stora risktaganden tågoperatörerna. För att starta nya linjer behöver operatörerna basvolymer. Beläggningar på 80 procent har nämnts som ett minimum för att starta en ny tågpendel. Det framförs också att ett konservativt beteende från varuägarnas sida bidrar till en tröghet i att få till stånd en överflyttning från väg till järnväg och det finns farhågor om att tågpendlar främst skulle användas som en reservlösning för vägtransporter. *”Lastbil borde vara en reservlösning för järnvägstransporter och inte tvärtom”* som en respondent uttryckte sig.

  På sjöfartssidan finns det ett brett linjeutbud med fasta avgångar till och från svenska hamnar, men avgångsfrekvensen är relativt låg jämfört med väg. Liksom på järnvägssidan gäller det att hitta de godsflöden som passar för sjöfarten, bland annat flöden för vilka avgångsfrekvensen inte är kritisk. Inlandssjöfart har visserligen förutsättningar för att erbjuda en högre avgångsfrekvens än traditionell sjöfart, men även här påpekas att utbudet saknas. *”Var finns erbjudandet till kunden?”* var det någon som undrade.

- Lågt pris, hög service och stor flexibilitet på lastbilssidan

  Från varuägarhåll poängteras särskilt att låga priser i kombination med ett stort utbud och hög anpassningsförmåga bidrar till att göra lastbilstrafiken mycket konkurrenskraftig, i synnerhet för exportgodset. Returtransporterna går ofta tomma tillbaka till Europa och åkerierna kan i de fallen erbjuda särskilt låga priser. Lägre kostnader för utländska åkerier och låga avgifter för transittransporter i Sverige är andra faktorer som nämns och som ytterligare bidrar till att priserna pressas. För exporterande företag innebär detta stora möjligheter till billiga och flexibla lastbilstransporter till vissa destinationer ut i Europa. En av varuägarna, som i övrigt använder både järnväg och sjöfart i sina övriga transportupplägg, menade att det för företagets godstransporter till Polen inte går att försvara intermodala transportupplägg. *”Priset går inte att konkurrera med för andra trafikslag”* konstaterades krasst.

- Utmaningar internt hos transportköparna

  En bild som framkommer under intervjuerna är att varuägarna oftast har bra kontroll på sina utgående flöden men sämre kontroll på de ingående. Koordinering och samordning av de ingående flödena saknas ofta. Den främsta anledningen är att varorna mestadels levereras ”fritt köpare”, vilket innebär att leverantören ansvarar för transporten hela vägen från avsändare till mottagare. En varuägare menade att införandet av en särskild funktion som koordinerar inköp av varor med inköp och planering av transporterna och som parar ihop flödena skulle innebära en väsentligt bättre kontroll av de ingående godsflödena. Trots de uppenbara fördelarna och relativt låga merkostnaderna med en sådan funktion har det emellertid inte varit möjligt att komma vidare. Transporter tillhör inte företagens kärnverksamheter och det är svårt att få loss de extra resurser som krävs.

  Flera varuägare pekar också på förankringen internt som en stor utmaning för att få till stånd förändrade transportupplägg. Ofta finns det ett befintligt och väl fungerande transportsystem och starka argument för förändring saknas. Ett nytt upplägg medför alltid osäkerheter och prismässigt blir det sällan billigare att byta till intermodala transporter, snarar tvärtom. Kunskap om - och tilltro till - järnvägs- och sjötransporter är i vissa fall bristfällig och det saknas en insikt om vilka intermodala lösningar som är möjliga. Miljöfrågan är visserligen högt upp på många företags agenda, men det är inte alltid det finns miljömål specifikt för transporter. Ofta är de inkluderade i företagens mer övergripande miljömål.

- Ökande kostnader för godstransporter

  Tågoperatörer och rederier påpekar att flera tidigare fattade beslut innebär ökade kostnader för godstransporter på järnväg och med fartyg. De beslut som i första hand avses är följande:

  - Införandet av ERTMS
    Införandet förutsätter att respektive fordonsägare själv finansierar installation av fordonsutrustning. Branschen delar bilden av de fördelar som det Europagemensamma signalsystemet innebär. Däremot påtalar branschen att beslutet att tågoperatörerna själva ska bekosta och installera nödvändig fordonsutrustning innebär ökade kostnader för branschen. Många transportföretag och särskilt godstransportföretag har svårt att ekonomiskt motivera och finansiera prototyper för och serieinstallationer av den utrustning som ERTMS kräver. Även om det finns möjlighet till bidrag från EU anser branschen att kostnaderna är så pass höga att konkurrensmöjligheterna gentemot vägtransporter kommer att försämras.

  - Införande av kompositbromsblock
    Enligt EU förordning 1304/2014 Teknisk specifikation för driftskompabilitet ska samtliga godsvagnar som går i trafik inom EU utrustas med kompositbromsblock som minskar omgivningsbuller. Konstruktionen med kompositbromsblock kan innebära sämre bromsverkan, framförallt vid kyla, vilket i sin tur innebär att hastigheten för tåg med dessa vagnar behöver sänkas. Lägre hastighet innebär högre kostnader för operatörerna och därmed transportköparna, men också försämrad kapacitet på spåren eftersom lägre

hastighet ”äter kapacitet”. Transportstyrelsen har med stöd av Trafikverket och genomfört simuleringsberäkningar som visar på stora effekter vad gäller framtida godsmängder på järnväg. Transportstyrelsen har också låtit Konjunkturinstitutet utreda den tänkbara BNP-påverkan som följer av detta. Transportstyrelsen kommer under kommande vinter att genomföra utökade tester för att få fram ytterligare fakta om bromsblockens säkerhetspåverkan.

- Ökade banavgifter
  Enligt järnvägslagen[7] ska banavgifterna täcka de direkta kostnader som uppstår som följd av järnvägstrafiken. Dagens spåravgifter och tåglägesavgifter ligger under beräknade kostnadsnivåer. Trafikverket planerar därför en gradvis anpassning så att avgifterna år 2025 speglar de direkta kostnader. Trafikverkets intäkter från banavgifterna förväntas öka med i snitt 5 procent per år mellan 2019 och 2025. Spåravgiften kommer procentuellt öka kraftigare än tåglägesavgiften.

- Ökade lots- och farledsavgifter
  Sjöfartsverket förändrade den 1 januari 2018 beräkningsgrunderna för lots- och farledsavgifter samtidigt som det genomfördes en generell höjning av farledsavgifterna med 9 procent. Myndigheten har därefter successivt höjt avgifterna. Den förändrade avgiftsmodellen i kombination med de redan genomförda och planerade höjningarna innebär ökade kostnader för det tonnage som har sina konkurrensytor gentemot vägtrafiken.

Sammantaget innebär ovanstående händelsekedja, enligt transportörernas uppfattning, att utvecklingen går åt fel håll och inte överensstämmer med de politiska ambitionerna.

Framgångsfaktorer för företag som ställt om

De fall där företag faktiskt ställt om sina transporter präglas av bland annat följande:

- Hög intermodal mognadsgrad
  Av intervjuerna framgår att den intermodala mognadsgraden bland varuägarna varierar. Det finns företag som systematiskt tar in anbud på intermodala transporter och värderar för- och nackdelar jämfört med lastbilstransporter, men det finns också företag som överhuvudtaget inte överväger järnväg och sjöfart som alternativ. Det kan naturligtvis bero på att godsflödena är dåligt lämpade för den typen av transporter, men det kan också bero på att kunskapen om och intresset för intermodala transporter är lågt. I de företag som faktiskt ställt om finns det ofta en hög medvetandegrad och god kunskap inom företaget rent generellt, vilket förmodligen är en grundförutsättning.

[7] Järnvägslag SFS 2004:519

- Hög grad av proaktivitet
  Upphandling av transporter görs ofta på 1-2 års sikt, vilket i ett större sammanhang måste betraktas som ett kort tidsperspektiv. De företag som ställer om sina transporter eftersträvar lösningar som håller även på längre sikt och planerar därför bortom upphandlingsperioderna. Utgångspunkterna för dessa varuägare kan vara att transporterna på väg på sikt kommer bli dyrare, trängseln kommer att öka och tillförligheten minska. Genom att redan nu ställa om transporterna kan företagets framtida varuförsörjning och leveranser säkras. För dessa företag kan vissa merkostnader för nya transportupplägg accepteras i det korta perspektivet, för att kunna skapa kostnadseffektiva lösningar på sikt.

- Intermodal lösning som matchar pris- och servicemässigt
  En absolut förutsättning är att den intermodala transporten kan möta varuägarens grundläggande behov av service, som exempelvis punktlighet, transportfrekvens och transporttid. Priset behöver ligga i nivå med lastbilstransporten, men kan i vissa fall tillåtas vara något högre beroende på de långsiktigt fördelarna.

- Nyfikna personer på nyckelpositioner
  De företag som aktivt arbetar med intermodala transporter har ofta intresserade och nyfikna personer på nyckelpositioner med en egen övertygelse och som förmår- och tillåts - att driva förändringsarbetet internt. Att ständigt söka - och vara öppen för - nya transportlösningar tycks i många fall vara avgörande.

Insatser för utvecklad infrastrukturplanering

Målsättningen att främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart är inte ny. Ambitionen har framförts under en längre tid och i olika sammanhang, exempelvis i debattartiklar, propositioner till riksdagen och i olika uttalanden i media. På senare år har inriktningen successivt kommit att förtydligas och formaliseras, bland annat i den maritima strategin från 2015[8], i infrastrukturpropositionen från 2016[9], i direktivet till nationell plan 2018-2029[10] samt i den fastställda nationella planen för transportsystemet från 2018[11]. Regeringens nationella godstransportstrategi från 2018[12] förstärker frågans prioritet ytterligare, både genom strategins övergripande inriktning och genom de insatser som presenteras i strategin. Sammantaget kan det konstateras att den politiska målsättningen att flytta över godstransporter från väg till järnväg och sjöfart har blivit mer konkretiserat. Det i sin tur ställer nya krav på kunskapsunderlag i arbetet med exempelvis kommande inriktningsplanering och nationella plan och vid bedömning av brister i transportsystemet.

Utifrån dialogen med aktörerna i transportkedjan och diskussioner internt Trafikverket har det identifierats ett flertal områden inom vilka åtgärder skulle kunna förbättra förutsättningarna för godstransporter på järnväg och med fartyg. I följande kapitel beskrivs och analyseras de problemområden och tänkbara åtgärdsinsatser som berör Trafikverkets infrastrukturplanering.

Bättre kunskap om intermodala stråk med överflyttningspotential

Trafikverket har en relativt god kunskap om trafikflödena nationellt och regionalt, men mindre kunskap om godsflöden och vad den faktiska potentialen för överflyttning av godstransporter i de olika stråken faktiskt är. Därmed kan det vara svårt att bedöma och precisera de åtgärder som krävs av såväl Trafikverket som andra aktörer, för att få till stånd en överflyttning. Kunskapen om hur nationella och internationella transportflöden kan flyttas från väg till järnväg och sjöfart behöver förbättras. Det kan ske exempelvis genom trafikslagsövergripande systemanalyser i kombination med åtgärdsvalsstudier (ÅVS:er). Syftet är dels att analysera förutsättningarna för överflyttning av gods från väg till järnväg eller sjöfart, men också för att föreslå åtgärder i specifika transportflöden. Sådana analyser och studier bör:

[8] En svensk maritim strategi – för människor, jobb och miljö. Näringsdepartementet 2015
[9] Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling (Prop. 2016/17:21). Regeringen 2016.
[10] Uppdrag att ta fram förslag till nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet och trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur, bilaga 1 (rskr. 2016/17: 101). Regeringen 2016.
[11] Fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018-2029 (N2018/03462/TIF). Regeringen 2018.
[12] Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi. Näringsdepartementet 2018.

- fokusera på möjligheter och potentialer i transportflöden och utgöra underlag för att identifiera geografiskt avgränsade brister i transportsystemet

- inkludera åtgärdsförslag i alla fyra stegen i fyrstegsprincipen

- identifiera godsflöden och stråk och med kapacitetsbrister på järnvägen och var i systemet sjöfarten skulle kunna avlasta järnvägen.

- vara riktade till både offentliga och privata aktörer.

Trafikverkets Region Mitt har initierat ett arbete regionalt, vars metodik skulle kunna fungera som en förlaga till sådana trafikslagsövergripande systemanalyser.

Förslag till åtgärdsinsatser:
Genomför trafikslagsövergripande systemanalyser som beskriver överflyttningspotentialen.
Genomför trafikslagsövergripande ÅVS:er i de transportflöden med störst överflyttningspotential som beskriver vilka åtgärder som behöver vidtas av såväl offentliga som privata aktörer för att få till stånd en överflyttning.
Beakta möjligheten att använda sjöfarten som avlastare till järnvägen.

Utredning av brister i transportsystemet

I de utredningar och överväganden som föregår åtgärder i infrastrukturen behöver överflyttingsperspektivet ha en tydligare plats. I nedanstående avsnitt beskrivs några olika områden som berörs.

Utred och bedöm brister utifrån ett trafikslagsövergripande helhetsperspektiv

Riksrevisionen påpekar i sin granskning av tillämpning av fyrstegsprincipen[13] att det trafikslagsövergripande perspektivet inte får tillräckligt genomslag i Trafikverkets ÅVS:er. Det trafikslagsövergripande perspektivet innebär, enligt Riksrevisionens tolkning, att åtgärdsval ska prövas förutsättningslöst och att lösningen kan finnas inom andra trafikslag än i det där bristen faktiskt uppstår. Riksrevisionen menar att det behövs en förändring inom Trafikverket, både i arbetet med bristbeskrivningar och i arbetet med åtgärdsval, om myndigheten ska kunna pröva åtgärder från flera olika trafikslag förutsättningslöst. Bland annat gör Riksrevisionen följande iakttagelser:

- Trafikverkets bristbeskrivningar är sällan formulerade så att åtgärder i flera olika trafikslag prövas.

- Bristerna beskrivs oftast inte i termer av dåligt utvecklade transportmöjligheter mellan två punkter utan snarare som en brist på en särskild väg- eller järnvägssträckning. Därmed blir också de tänkbara lösningarna på problemet begränsade till just denna väg- eller järnvägssträckning, vilket i sin tur försvårar för

[13] Fyrstegsprincipen inom planeringen av transportinfrastruktur– tillämpas den på avsett sätt? Riksrevisionen 2018.

öppna problemformuleringar av det slag som utgör grunden för ett trafikslagsövergripande angreppssätt.

- De intressenter som berörs av en brist har ofta en förutbestämd uppfattning om hur den ska lösas. Det i sin tur skapar ett tryck på Trafikverket att formulera problemet snävt och gå direkt på lösningen utan att alternativen är ordentligt värderade, vilket försvårar en förutsättningslös och trafikslagsövergripande process.

- Tidigare trafikslagsövergripande analyser som genomförts av Trafikverket på såväl nationell som regional nivå visar att det är möjligt att ställa frågorna på det trafikslagsövergripande sätt som statsmakterna önskar. Det gäller exempelvis underlaget till nationell plan 2018–2029 samt stråkstudien över Göta älv och Vänerstråket från 2013.[14]

Flera av de förbättringsförslag som Riksrevisionen lämnar i rapporten överensstämmer med vad Trafikverket själva identifierat i egna översyner och ligger också i linje med vad regeringen konstaterat. Det krävs förändringar före, under och efter ÅVS-arbetet för att möjliggöra full effekt av utredningsskedet. I ett pågående förbättringsarbete inom Trafikverket har angreppssättet varit att säkerställa en mer systematisk hantering och skapa rätt förutsättningar, från behov till åtgärdsförslag. Några av de problem som identifierats är just att perspektivet är alltför snävt initialt och att bristbeskrivningen och beställningen av åtgärdsvalsstudier är åtgärdsstyrda. I de fallen är bristen ofta beskriven utifrån ett enskilt trafikslag, exempelvis som att det behövs en ny cykelväg mellan A och B eller ett dubbelspår på sträckan x. Det begränsar det förutsättningslösa angreppssättet och föregår utredningen. När frågeställningen avgränsas till ett visst trafikslag förvinner dessutom möjligheten till intermodala lösningar.

En ÅVS ska betraktas som ett tillfälligt fönster där Trafikverket tillsammans med andra aktörer kraftsamlar i en geografisk avgränsning. Syftet är bland annat att ta fram lösningar genom åtgärder som ökar eller minskar transportbehovet och fördelar genomförandet till de aktörer som har störst nytta av åtgärden. Med ett förutsättningslöst förhållningsätt avfärdas inte något av trafikslagen i det tidiga skedet. Flödet för person- och godstransporter betraktas då utifrån befintligt system, vilket breddar perspektivet och öppnar upp för intermodala lösningar. Fokus i analys och åtgärdsgenerering förskjuts från att bygga nytt till att knyta ihop befintligt system. Det bidrar också till att åtgärder håller över tid.

Riksrevisionens granskning och Trafikverkets egna översyner indikerar att Trafikverket, genom tydliga bristbeskrivningar och en bred trafikslagsövergripande ansats, i större utsträckning borde kunna överväga åtgärdsalternativ inom andra trafikslag än där bristen uppstår. För att systematiskt väga in alternativa åtgärder i ÅVS:er ska det tidigt i varje studie, i åtgärdsgenereringen, prövas tänkbara lösningar. En sådan prövning bör inkludera möjligheten att åtgärda bristen genom ökad användning av järnväg och sjöfart. Idag saknas emellertid rutiner, verktyg och stöd för tidiga bedömningar och prioriteringar i

[14] Trafikslagsövergripande stråkstudie Göta älv-Vänerstråket. Åtgärdsvalsstudie. Trafikverket 2016.

selekteringsprocessen. Verktygen kan vara enkla och bestå av exempelvis fastställda principer, nyckeltal eller tabeller med typfall.

Förslag till åtgärdsinsatser:
Säkerställ att bristen är tydligt formulerad, att ÅVS:er genomförs med en bred ansats och att lösningar i samtliga trafikslag övervägs tidigt i processen. Motivera varför lösningar i andra trafikslag väljs bort.
Utveckla enkla verktyg som stöd till handläggarna i den tidiga selekteringsprocessen.
Beakta möjligheten att använda sjöfarten som avlastare till järnvägen.

Synliggör, värdera och bedöm överföringseffekter systematiskt

Om en åtgärd förväntas leda till en överflyttning av gods mellan trafikslagen bör den samlade effektbedömningen alltid inkludera en bedömning av eventuella överflyttingseffekter. Det kan vara aktuellt vid jämförelser av olika åtgärder i olika trafikslag eller för att belysa de positiva eller negativa överflyttningseffekterna som kan uppstå på grund av ett särskilt åtgärdsval. Åtgärder i anslutande infrastruktur till exempelvis hamnar eller kombiterminaler kan, förutom att lösa själva bristen även bidra till en överflyttning av vissa godsvolymer från väg till järnväg eller sjöfart. På samma sätt kan olika åtgärder inom olika trafikslag jämföras i olika samlade effektbedömningar, för att belysa vilka eventuella överflyttningseffekter de olika alternativen kan leda till. Dessa effekter bör då avspegla sig i den slutliga samlade effektbedömningen.

För att kunna göra väl underbyggda bedömningar behövs dels fördjupade kvalitativa analyser som tydliggör förväntad mängd överflyttat gods och dels ett kvantifierbart underlag som beskriver det samhällsekonomiska värdet av överflyttningen. I Trafikverkets modellverktyg Samgods är det visserligen möjligt att modellera hur förändrade förutsättningar i transportkedjan påverkar godsflödenas fördelning mellan trafikslagen, men verktyget lämpar sig bäst för åtgärder som slår över hela transportsystemet, till exempel förändrade avgiftsuttag eller förändringar på många olika ställen i transportsystemet. Vid åtgärder i någon enstaka del av transportsystemet, exempelvis en hamn, terminal eller anslutningsväg är resultaten däremot betydligt osäkrare. Det finns dessutom tröskeleffekter i modellen som behöver beaktas. Ett bättre alternativ är därför att genom fördjupade kvalitativa analyser uppskatta hur stora godsmängder som berörs. Utifrån de uppskattade godsmängderna är det möjligt att beräkna de samhällsekonomiska effekterna som överflyttningen bidrar till. Befintliga, fastställda värden för de samhällsekonomiska marginalkostnaderna för vägtrafik, järnväg och sjöfart kan användas för att beräkna differensen mellan transporter på väg jämfört med sjöfart respektive järnväg. På så vis skulle överflyttningen kunna värderas rent samhällsekonomiskt.

En förutsättning för en mer systematisk och jämförbar bedömning av överflyttningseffekterna är att metodiken ensas och att analysen ingår i den uppdragsbeskrivning som ligger till grund för ÅVS:en.

Förslag till åtgärdsinsatser
Ensa metodiken och säkerställ att fördjupade analyser och värderingar av överflyttningseffekterna ingår i uppdragsbeskrivningen vid genomförande av ÅVS:er, i de fall en åtgärd förväntas leda till en överflyttning av gods från väg till järnväg eller sjöfart.

De samhällsekonomiska kalkylernas betydelse

Samhällsekonomiska kalkylvärden utgör grunden inte bara för de samhällsekonomiska kalkylerna utan även för de styrande principerna för banavgifter. De påverkar delvis även kapacitetstilldelning på järnväg. En synpunkt som förts fram under intervjuerna är att godstransporter generellt värderas för lågt i de samhällsekonomiska kalkylerna vilket gör godset missgynnat gentemot persontransporter.

Trängsel- och miljöeffekter har viss betydelse för kalkylerna, men även de skalfördelarna som följer med att använda storskaliga trafikslag. Trängseleffekter är direkt kopplade till transporttiden, där särskilda tidsvärden för olika typer av gods tillämpas för att beräkna de samhällsekonomiska kostnaderna för förseningar av godstransporter. Utöver de godsbaserade kostnaderna beräknas också trafikeringskostnaderna, det vill säga de tidsbundna kostnaderna för exempelvis fordon och förare. Dessa olika kostnadselement redovisas under olika kapitel i ASEK-rapporten[15], vilket kan bidra till en viss otydlighet i hur godstransporterna värderas som helhet samhällsekonomiskt.

Värderingen av klimateffekterna avspeglar sig bland annat i skillnaderna i CO2-utsläpp mellan de olika trafikslagen. I ett europeiskt perspektiv har skadeverkningarna av CO2-utsläpp historiskt varit relativt högt värderade i Sverige och bedöms idag ligga på en jämförbar nivå. Tyskland har emellertid nyligen uppgraderat och kraftigt höjt värderingen av Co2 till nuvarande 0,18 euro/kg, vilket kan jämföras med den nuvarande svenska värderingen som är 1,14 kr/kg. Nyligen har en översyn av CO2-värderingen i ASEK gjorts och en ny värdering kommer att gälla från och med den 1 april 2020. Den nya värderingen uppgår till 7 kr/kg utsläpp och baseras på den maximala nivån på reduktionspliktsavgiften istället för som tidigare på koldioxidskatten. Tillämpningen av den nya värderingen kommer att gälla från och med den 1 april 2020. Utöver översynen av CO2-värdering pågår också ett arbete kopplat till värderingen av kostnaderna för luftföroreningar, där bland annat slitagepartiklar ingår.

Trafikverkets bedömning är sammantaget att nuvarande samhällsekonomiska kalkylvärden för godstransporter i saklig mening är rätt, även om det finns vissa delar som kan utvecklas och förbättras. Det gäller bland annat beräkningar av kostnader för större störningar i transportsystemet, där i synnerhet störningar kopplade till underhåll på järnvägssidan blivit alltmer frekvent på senare år. Vidare tar modellerna heller inte hänsyn till den förändringströghet som finns i systemet, det vill säga den tid det tar exempelvis för en

[15] Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn. Trafikverket 2018

transportköpare att faktiskt ställa om sina transporter. Flera av dessa utvecklingsområden är tidigare identifierade och finns beskrivna Trafikverkets utvecklingsplan för transportekonomi och kapacitetsanalys[16]. För att kunna göra rimliga värderingar av risker och sannolikheter för att störningar uppstår behövs emellertid underlag i form av data som sträcker sig över en längre tid, vilket är svårt att ta fram idag.

De samhällsekonomiska kalkylerna har en central roll i utredningarna, men dess betydelse för investeringsbesluten ska inte överskattas. Beräkningarna utgör endast ett av flera underlag i den samlade effektbedömningen och det är heller inte självklart att överflyttningseffekterna alltid är samhällsekonomiskt lönsamma. Däremot har de samhällsekonomiska kalkylvärdena betydelse i andra sammanhang, bland annat för de principer som gäller för banavgifter och prioriteringskriterier vid kapacitetstilldelning.

Förslag till åtgärdsinsatser:
Fortsätt arbetet med att utveckla de samhällsekonomiska kalkylvärdena, med avseende på bland annat tillförlitlighet och större störningar i järnvägssystemet

Kan en mer konsekvent tillämpning av fyrstegsprincipen främja en överflytt?

En synpunkt som framförts under intervjuerna är att Trafikverket i större utsträckning borde överväga steg 1 och 2 åtgärder i utredningsskedena, för att genom förändrade beteenden och optimering av befintligt transportsystem främja en överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart. Istället prioriteras, enligt kritikernas uppfattning, om- eller nybyggnation av befintlig och ny infrastruktur, det vill säga steg 3 och 4 åtgärder.

Enligt Riksrevisionens bedömning[17] uppfyller ÅVS:erna principen om att olika typer av åtgärder blir klassificerade i enlighet med fyrstegsprincipen, men konstaterar samtidigt att alla fyra stegen inte prövas i alla ÅVS:er. Riksrevisionen påpekar bland annat följande:

- Många steg 1-åtgärder är inte användbara för att lösa de konkreta brister som är identifierade i de enskilda ÅVS:erna.

- Trafikverket inte har mandat att genomföra steg-1 åtgärder men kan däremot föreslå att sådana införs för att påverka transportköparnas beteenden, exempelvis avgifter och subventioner.

- Prövningen görs sällan stegvis genom att exempelvis jämföra renodlade steg 2- eller steg 3-lösningar mot dyrare steg-4 lösningar. Alternativen är ofta presenterade som paketlösningar som innehåller åtgärder från flera olika steg och de billiga lösningarna ses mer som ett komplement och inte som ett alternativ till dyrare åtgärder.

[16] Utvecklingsplan för transportekonomi och kapacitetsanalys. Trafikverket 2018
[17] Fyrstegsprincipen inom planeringen av transportinfrastruktur– tillämpas den på avsett sätt? Riksrevisionen 2018.

- Fyrstegsprincipen kan i lika hög grad användas vid analyser av brister i järnvägssystemet som för vägar. Analyserna kan då behöva göras på en högre nivå med en nationell överblick över hela systemet.

Avslutningsvis menar Riksrevisionen att Trafikverket bör överväga att modifiera metodiken så att de huvudalternativ som ställs mot varandra i större utsträckning speglar stegen 2–4 i fyrstegsprincipen. Ett åtgärdsalternativ kan exempelvis rymmas inom ramen för befintlig infrastruktur, ett annat inom begränsad utbyggnad medan en tredje skulle kunna baseras på nybyggnation. På samma sätt skulle olika alternativ inom olika trafikslag också kunna ställas mot varandra.

I Trafikverkets tankepapper Transportplanering 2.0[18] påpekas att infrastrukturåtgärder inte räcker för att nå hållbarhetsmålen. Styrmedel är en avgörande förutsättning som måste inkluderas i planeringsprocessen. Att planera infrastruktur och tillämpa styrmedel isolerat riskerar enligt rapporten att leda till samhällsekonomiskt ineffektiva lösningar, där brister som mest effektivt hade åtgärdats med någon form av styrmedel i stället åtgärdas med dyra infrastrukturlösningar. Trots att styrmedel kan ha en stor inverkan på transportefterfrågan och därmed också på behovet och nyttan av olika infrastruktursatsningar är det svårt att i infrastrukturplaneringen förutse vilka styrmedel som kommer att införas. Sammantaget pekar detta på ett behov av att integrera styrmedelsanalyser i transportinfrastrukturplaneringen för att utveckla den i riktning mot en transportplanering. Vidare konstateras i tankepappret att många steg 1 och 2-åtgärder har svårt att göra sig gällande i ÅVS:er och i efterföljande genomförande. Kommuner och regioner tenderar att förorda steg 3- och steg 4-åtgärder på grund av att det är lättare få statlig finansiering för dessa än för steg 1- och steg 2-åtgärder.

Trafikverket har oftast inte rådighet över renodlade steg 1-åtgärder, utan mandaten ligger vanligtvis hos andra aktörer. Däremot kan Trafikverket förstärka den stegvisa prövningen genom stöd och verktyg och genom förankringen med externa aktörer. I det pågående förbättringsarbetet inom Trafikverket har det framkommit att det finns ett behov av en mer systematisk hantering av den stegvisa prövningen. Det har också tydliggjorts att det saknas stöd för att kunna göra en likvärdig kostnadsbedömning mellan åtgärder i de olika stegen. Generella styrmedel på systemnivå behöver brytas ner och förtydligas på regional och lokal nivå, som visar hur lokala brister kan lösas med olika åtgärder och som bidrar på systemnivån. Sammantaget behöver det tas fram verktyg och exempel på åtgärder inom fyrstegsprincipen, som stöd i den stegvisa prövningen.

Det har i denna utredning identifierats ett flertal områden som till viss del inkluderar sådana åtgärder, exempelvis en mer målinriktad branschsamverkan (se avsnitt *Utvecklad branschsamverkan en nyckelfaktor*), ett förändrat förhållningsätt i hanteringen av dispenser för skrymmande transporter på väg (se avsnitt *Dispenser för skrymmande*

[18] Transportplanering 2.0 - en åtgärd initierad av Miljömålsrådet. Trafikverket 2018.

transporter på väg) samt möjligheten att tillämpa rabatter i banavgiftssystemet (se avsnitt *Rabatter för godstransporter på järnväg*).

Förslag till åtgärdsinsatser:
Säkerställ att fyrstegsprincipen tillämpas stegvis och systematiskt och när det är möjligt, att alternativa lösningar inom olika trafikslag ställs mot varandra.
Ta fram verktyg som stöd i den stegvisa prövningen av åtgärdsförslag.
Förtydliga och sammanställ åtgärder enligt fyrstegsprincipen som Trafikverket kan föreslå och ta initiativ till, som främjar en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart.

Utvecklingsbehov för ökad modelleringsprecision i Samgods

Med bättre tillförlitlighet och precision skulle Samgods i vissa fall kunna användas som underlag för bedömning av överflyttingseffekter, inte bara nationellt utan även lokalt och regionalt. En kritisk fråga är emellertid den omfattande insamling av data som vanligtvis krävs som underlag för att utveckla modellen, i kombination med avsaknaden av godstransportsrelaterade data. Data kan omgärdas av sekretess eller kan av andra skäl inte delas, exempelvis på grund av att de röjer affärshemligheter. Trafikverket har genomfört en förstudie som undersökt om det är möjligt att förbättra datafångsten utifrån digitala data från andra aktörer (speditörer, nodägare, transportköpare, branschföreträdare med flera), för att på så vis skapa ett bättre statistiskt underlag och därmed möjliggöra en förbättrad modellprecision i Samgodsmodellen. Detta arbete kommer att drivas vidare.

Ett annat problem är att Trafikverket idag saknar regionala godsmodeller. Samgodsmodellen är en modell på nationell nivå som främst fungerar för prognoser av framtida godstrafik, övergripande systemanalyser och analyser av stora nationella projekt. För analyser av regionala åtgärder behövs på framför allt vägsidan, en mindre aggregerad nivå än den som Samgods har i dag. Bland annat behöver flödena från Samgods förfinas till regionala flöden och kompletteras med de regionala lastbilstransporter som saknas. Även dessa områden ingår i Trafikverkets utvecklingsplan för Samgods. En annan utmaning är att hålla Samgods uppdaterad med den snabba utvecklingen och förändringarna i transportsystemet, exempelvis vad gäller användning av alternativa bränslen på fordonssidan.

Förslag till åtgärdsinsatser:
Utveckla de regionala godsmodellerna i Samgods enligt plan och fortsätt arbetet med att förbättra datafångsten.

Finansiering av åtgärder i anslutning till hamnar och landterminaler

Åtgärder av brister i anslutande infrastruktur till hamnar och landterminaler omfattas ofta av såväl statliga, kommunala och privata åtaganden. Gränsdragningen mellan statens, kommunernas och de privata aktörernas ansvar går där den statliga infrastrukturen slutar och den kommunala eller privata anläggningen tar vid. För allmänna hamnar gäller gränsen för allmän hamn och för kommunala anläggningar i land där det statliga vägnätet upphör

och det kommunala vägnätet tar vid. Fördelningen av kostnaderna kan därmed variera med de lokala förutsättningarna, men generellt gäller att staten inte finansierar åtgärder i anläggningar som ägs av andra än staten. I tidiga planeringsskeden förtydligas ansvarsfördelningen ofta i avsiktsförklaringar och i senare skeden i genomförandeavtal.

Ett problem för i synnerhet mindre hamnar är att investeringarna, ur ett kommunalt perspektiv, inte alltid kan motiveras utifrån hamnens intjäningsförmåga och kommunens finansiella resurser. Det kan exempelvis innebära att åtgärder som tillför transportsystemet en stor nytta och som har ett begränsat statligt åtagande inte genomförs på grund av att medaktörerna inte kan motivera investeringen. I de fall den statliga investeringen är stor och det kommunala eller privata åtagandet mindre är det å andra sidan särskilt viktigt att säkerställa att investeringen skapar nytta inte bara för hamnen utan även bidrar till att uppfylla statens mål och ambitioner. Att vissa åtgärder faktiskt främjar en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart behöver förankras och förtydligas tidigt i processen.

För att hantera ovanstående problematik kan följande alternativ kunna vara tänkbara: framåt:

- *Stöd för att främja hållbara godstransporter*
  Som nämnt i kapitlet *Så jobbar Trafikverket med godstransporter idag* har det i förordning (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer nyligen införts en möjlighet för kommuner och landsting att söka medel för åtgärder i städer som leder till hållbara godstransportlösningar. För att erhålla stöd krävs att sökanden genomför motprestationer i form av andra åtgärder än de som stödet avser och som bidrar till en ökad andel hållbara transporter eller ökat bostadsbyggande. Motprestationer kan exempelvis vara att planera för och genomföra kompletterande åtgärder i den kommunala infrastrukturen eller att införa lokala godstransportstrategier. Det är emellertid upp till sökanden att välja motprestation och Trafikverket har inte möjlighet att kräva att det ska vara en specifik åtgärd som främjar exempelvis transport med järnväg eller sjöfart.

  Då ändringen infördes i slutet av maj 2019 har Trafikverket ännu inte mottagit några ansökningar och heller inte beviljat något stöd för investeringar som leder till just hållbara godstranportlösningar. Därför saknas det i dagsläget exempel på åtgärder som avser godstransporter som kan beviljas stöd. Det är emellertid mycket osäkert om stödet kan beviljas för investeringar i hamnar. Kommunala bolag, som exempelvis hamnbolag, omfattas nämligen inte av förordningen. Stödet riktar sig heller inte till långväga godstransporter, som sjöfart och järnväg oftast är en del av, utan till lokala och regionala godstransporter.

- *Investeringsstöd baserat på Trafikanalys förslag ”En breddad ekobonus”.*
  I redovisningen av regeringsuppdraget om hur intermodala transporter kan främjas föreslår Trafikanalys en ny stödform för nya upplägg som flyttar gods

från väg till järnväg och sjöfart. Det föreslagna stödet består dels av ett driftsstöd på upp till 30 procent av driftskostnaderna och dels ett investeringsstöd på upp till 50 procent för investeringar i egen anläggning. De stödberättigade investeringarna skulle enligt förslaget kunna omfatta utveckling av terminaler och kajanläggningar liksom annan infrastruktur i eller i anslutning till terminaler, exempelvis sidospår och övriga anslutningar som är nödvändiga för att genomföra det planerade projektet. Ett införande av en breddad ekobonus enligt Trafikanalys förslag skulle underlätta för hamnar att investera i egen anläggning. Det förutsätter emellertid att regeringen fattar beslut om införande och att stödformen godkänns av EU-kommissionen.

- *Gemensamma mål och breda överenskommelser med berörda aktörer.* Att från statens sida ställa krav på motprestationer vid investeringar i statlig infrastruktur som ansluter till hamnar och terminaler skulle rent hypotetiskt kunna vara en möjlighet för att förmå aktörerna att vidta åtgärder som främjar järnvägs- och sjöfartstransporter. Det finns emellertid inget tydligt författningsstöd för ett sådant agerande och förmodligen krävs det en lagändring. Det är emellertid inte självklart att tvingande avtal är den arbetsform som ger bäst resultat, i synnerhet inte i frågor som bör präglas av samsyn. Breda överenskommelser som görs i samverkan med berörda aktörer och som förtydligar de kort- och långsiktiga målen kan vara minst lika verkningsfullt. Det kan exempelvis handla om att sätta mål att en viss andel av godset ska lastas om från fartyg till fartyg i syfte att avlasta landinfrastrukturen och att identifiera åtgärder som stödjer en sådan utveckling.

  I Europa finns exempel både på gemensamma överenskommelser mellan offentliga och privata aktörer och mer tvingande regelverk. I Rotterdam har exempelvis Rotterdams hamn, Rotterdams stad, provinsen Zuid-Holland och regeringen ensats om en gemensam vision för 2030[19] med en tillhörande implementeringsplan[20] som beskriver vilka åtgärder de olika aktörerna behöver vidta för att visionen ska nås. Implementeringsplanen inkluderar såväl privata och offentliga aktörer och följs upp årligen. I Belgien tillämpas den något skarpare PPS –modellen (public-private partnerships quaywalls plan) som sedan 1998 reglerar finansierings- och samarbetsformer mellan statliga och privata aktörer vid investeringar i lastnings- och lossningspunkter längs de flamländska inre vattenvägarna.[21] Infrastrukturen är statligt ägd och i modellen ställs bland annat krav på ett visst så kallat omlastningsvärde för att staten ska investera i sin egen anläggning. Det övergripande syftet med modellen är att främja godstransporter på de flamländska inre vattenvägarna som ett alternativ till landtransporter. Belgien har som mål att 20 procent av inrikes godstransporter ska ske på inre vattenvägar 2030.

[19] Port Vision 2030 (https://www.portofrotterdam.com/sites/default/files/upload/Port-Vision/Port-Vision-2030/files/assets/basic-html/index.html#1)
[20] Implementation Agenda (https://www.portofrotterdam.com/sites/default/files/Implementation-agenda-ENG.pdf?token=3QfIteqA)
[21] Public-Private Partnership for the Construction of Loading and Unloading Facilities - Guidance for Applicants

Förslag till åtgärdsinsatser:
Förtydliga förutsättningarna för och beakta möjligheten att inom ramen för stadsmiljöavtal ge stöd till projekt som främjar en överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart.
Överväg möjligheteten att vid åtgärder i statlig infrastruktur som ansluter till hamnar och terminaler ingå överenskommelser med berörda aktörer som inkluderar åtgärder som främjar en ökad andel järnvägs- och sjöfartstransporter.
Bistå regeringen i arbetet med att införa stödsystemet ”En breddad ekobonus”, förutsatt att beslut om införande fattas.

Inlandssjöfarten i den långsiktiga infrastrukturplaneringen

Regler och krav på fartyg utgår rent generellt från de fartområden de trafikerar. Olika regelverk gäller för internationell trafik och inrikes sjöfart. Fartyg i nationell trafik kan vara certifierade för internationell trafik, men kan också tillämpa Transportstyrelsen regelverk för nationell sjöfart (tidigare kallat PNF)[22] eller regelverket för inlandssjöfart.[23] Trafik med inlandssjöfart kan ske antingen med fartyg eller med pråm. Branschaktörerna använder ofta begreppet *prå*m*fartyg* som ett samlingsnamn för dessa båda.

Regelverket för inlandssjöfart infördes i Sverige 2014. Sverige införde då som ett först steg direktivet (2006/87/EG) om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart. Samtidigt klassificerades områdena Göteborgs hamn-Göta älv-Vänern samt Mälaren-Södertälje-Stockholm som inre vattenvägar (IVV). I Sverige är direktivet i huvudsak infört genom Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2014:96). Fartyg för inlandssjöfart kan ha en enklare konstruktion och är generellt billigare i drift jämfört med konventionella fartyg, men är operativt begränsade till de klassificerade områdena. Trots att det är möjligt rent juridisk har ännu ingen trafik på reguljär basis startat i Sverige.

Utöver det specifika regelverket måste inlandssjöfartsfartyg också uppfylla flera av de regelverk som gäller för övrig sjöfart[24] . Regelverket för nationell sjöfart, som nämnts ovan, är ett annat alternativ som kan tillämpas för svenskflaggade fartyg i inrikes sjöfart och som skulle kunna medföra vissa lättnader för trafiken på inre vattenvägar. Sammantaget är det relativt komplicerat för en enskild aktör att skapa sig en bild över vad som krävs för att etablera sig och vilka möjligheter som finns. Det finns ett visst behov av att förtydliga vilka regler som gäller för olika fartyg och fartområden. Ett sådant förslag har lagts fram i Trafikverkets handlingsplan för inrikes sjöfart och närsjöfart.[25]

[22] Projekt nationella föreskrifter
[23] Inre vattenvägar
[24] https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/sjofart/dokument/sjotrafik_dok/vilka-foreskrifter-ska-tillampas-pa-fartyg-i-inlandssjofart.pdf
[25] Handlingsplan för inrikes sjöfart och närsjöfart - 62 åtgärder för ökad inrikes sjöfart närsjöfart. Trafikverket 2019.

Den begränsade marknaden en hämsko

Marknaden för inlandssjöfart i Sverige begränsar sig till ett fåtal aktörer. Ett skäl kan vara att det under nuvarande förutsättningar är svårt att på kommersiella grunder etablera ny trafik i Sverige, vilket bidrar till att intresset från marknadens sida är begränsat. Ett annat kan vara att begreppet är relativt nytt i Sverige och att det inte finns någon tradition av att bedriva inlandssjöfart här. Ett tredje skäl kan vara att den svenska marknaden är relativt okänd för europeiska aktörer. Etableringskostnaden är dessutom hög, delvis på grund av att fartygen eller prålmarna inte får köras till Sverige utan måste faktas på annat sätt. Det finns också en rad andra svårigheter kopplat till efterfrågan och tillträdet till marknaden som påverkar aktörskartan.

Den begränsade marknaden medför bland annat till att det inte finns något branschorgan som kan föra branschens samlade talan och driva de viktiga frågorna på samma sätt som sker inom exempelvis järnvägsbranschen eller inom övrig sjöfart. Det i sin tur bidrar till att det inte finns något etablerat samverkansforum med branschen. Utan samverkansforum sker heller inget kontinuerligt kunskapsutbyte mellan myndigheter och bransch, vilket bidrar till att kunskapen om inlandssjöfart är relativt begränsad inom den offentliga sektorn.

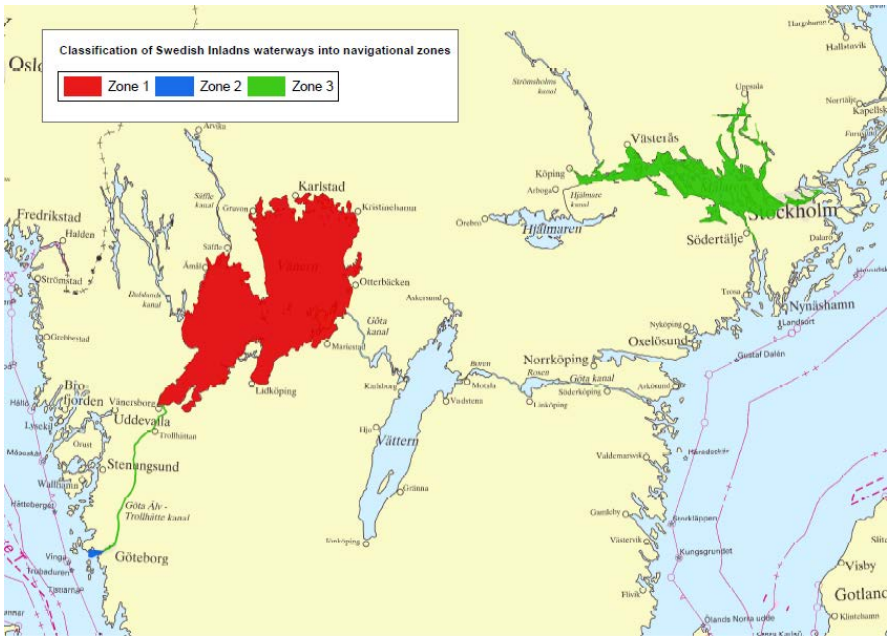
För transportköparna innebär den begränsade marknaden att det inte finns något egentligt utbud av transporter med inlandssjöfart. De varuägare som är intresserade måste därför själva vara aktiva i planeringsarbetet och förmodligen också vara beredda att ta en del av risken om ny trafik ska kunna etableras. Det har också i några fall skett vid större upphandlingar av transporter av byggmaterial.

Förslag till åtgärdsinsatser:
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.
Etablera ett samverkansforum med branschens aktörer, för kontinuerligt dialog, informationsdelning och kunskapsspridning.

Nya områden klassificerade för inlandssjöfart

Klassificeringen av inre vattenvägar baseras i Sverige på olika zoner med olika våghöjder, där zon 1 får ha en maximal våghöjd på högst 2,0 meter, zon 2 högst 1,2 meter, zon 3 högst 0,6 meter.[26] Av fartygets gemenskapscertifikat[27] ska det framgå vilka zoner som fartyget får trafikera.

[26] Våghöjden fastställs enlighet den så kallade H10-metoden, som utgår från medelvärdet av de högsta 10 procenten av vågorna under en viss tidsperiod.
[27] Grundläggande certifikatet för inlandssjöfartsfartyg.



Figur 1: Områden i Sverige som är klassificerade för inlandssjöfart (källa: Transportstyrelsen)

I syfte att utöka de geografiska möjligheterna har Transportstyrelsen på uppdrag av regeringen utrett och föreslagit att fler områden i Sverige ska klassificeras för inlandssjöfart.[28] I förslaget ingår sträckorna Brofjorden-Göteborg, Kalmarsund-Öregrund samt Göta kanal. Farlederna i de aktuella områdena är emellertid inte anpassade för handelssjöfart utan främst för fritidsbåtstrafik. För att göra områdena operativa för de aktuella fartygen krävs åtgärder i varierad omfattning, beroende på förutsättningarna i de olika farlederna. Fördjupade utredningar i form sjömätningar, simuleringar och riskanalyser behöver genomföras för att fastställa vilka åtgärder som behöver vidtas. Sjöfartsverket och Trafikverket har därför gemensamt påbörjat arbetet med att utreda bristerna i de områden i Transportstyrelsen förslag som bedömts vara mest prioriterade. Det inkluderar sträckan Brofjorden-Göteborg samt den så kallade Herrhamraleden norr om Landsort. Utredningsarbetet i dessa områden har påbörjats, men för att faktiskt genomföra åtgärderna behöver ett konkret behov fastställas och nyttan vägas mot kostnaderna.

Förslag till åtgärdsinsatser:
Fortsätt utreda brister i de mest prioriterade områdena i Transportstyrelsen förslag till klassificering av nya områden för inlandssjöfart.
Fördjupa dialogen med berörda myndigheter, rederier, hamnar och varuägare för att fastställa behovet av åtgärder.

Inlandssjöfart som ett femte trafikslag

Som nämnts i föregående avsnitt har det har det ännu inte startat någon trafik på reguljär basis med fartyg klassificerade enligt det nya regelverket. Det förekommer visserligen en förhållandevis stor mängd sjötrafik på Sveriges inre vattenvägar, men då med havsgående

[28] Utredning av IVV-områden. Transportstyrelsen 2018.

fartyg och inte med fartyg anpassade för inlandssjöfart. En av anledningarna är, enligt branschen, att endast delar av de styrande EU-direktiven har införts i Sverige, nämligen det tekniska direktivet som reglerar konstruktionskraven för inlandssjöfartsfartygen. I praktiken handlar det till stor del om att det i Sverige är förknippat med förhållandevis höga kostnader att etablera och driva trafik med inlandssjöfartsfartyg jämfört med övriga Europa. Det behövs enligt branschens uppfattning lättnader i regler och avgifter om trafiken ska kunna bli konkurrenskraftig.

Inom ramen för det EU-finansierade Intereg-projektet EMMA har det på senare år genomförts en rad aktiviteter från svensk sida, såväl av myndigheter som av branschen. Aktiviteterna inkluderar bland annat fördjupade studier och informationsinsatser, men också ett så kallat pråmmanifest där branschen har sammanställt de för dem de mest prioriterade frågorna[29]. En faktor som enligt branschen är avgörande för utvecklingsmöjligheterna är att inlandssjöfart behöver betraktas som ett eget trafikslag. I Europa räknas trafik på inre vattenvägar som ett landbaserat trafikslag, med särskilda villkor och bättre möjligheter att konkurrera med lastbilstransporter. I Sverige däremot konkurrerar inlandssjöfarten på samma villkor som övrig sjöfart.

Inlandssjöfart berör på olika sätt såväl Trafikverkets, Sjöfartsverkets och Transportstyrelsens verksamhetsområden. Trafikverket ansvarar för den långsiktiga planeringen av inlandssjöfartens infrastruktur, Sjöfartsverket ansvarar för lotsning, avgifter och farleder och Transportstyrelsen ansvarar för tillsyn, tillståndsprövning och registerhållning. Ett förändrat förhållningssätt till inlandssjöfarten som ett eget trafikslag skulle påverka samtliga dessa tre myndigheter i olika grad, även om frågan inte ägs av myndigheterna.

För att få en uppfattning om vad det skulle innebära att införa ett femte trafikslag har följande frågor ställts till Sjöfartsverket och Transportstyrelsen:

1) Vilka möjligheter skulle det innebära om inlandssjöfart klassades som ett femte trafikslag?

2) Vilka konsekvenser skulle det få för respektive myndighet?

3) Vilka eventuella för- respektive nackdelar skulle det medföra?

Myndigheternas svar redovisas i sin helhet bilaga 2, *Inlandssjöfart som ett eget trafikslag*. Nedan följer en kort summering.

Transportstyrelsen påpekar bland annat att inlandssjöfarten som trafikslag skulle kunna ligga antingen under en och samma myndighet eller under flera myndigheter med olika ansvarsområden. Transportstyrelsen, Sjöfartsverket och Trafikverket skulle därmed kunna beröras i olika grad beroende på upplägg. Myndigheten framför också att inlandssjöfarten riskerar att få bära relativt stora kostnader genom Transportstyrelsen avgifter, beroende på kollektivets begränsade storlek i kombination med principen om full kostnadstäckning.

[29] https://avatarlogistics.se/wp-content/uploads/2018/12/Pråmtrafik-för-reg-logistik-faktablad-final-181210.pdf

Transportstyrelsen framhåller också att det kommer att krävas relativt omfattande författningsändringar för att kunna införa ett femte trafikslag.

Sjöfartsverket menar å sin sida att införandet av ett femte trafikslag visserligen skulle öppna för en översyn av hur farledsavgifter och andra transportrelaterade avgifter tas ut, men konstaterar samtidigt att slopade eller reducerade avgifter skulle få stora konsekvenser för myndigheten. Det finns konkurrensytor inte bara mot väg utan även mot övrig sjöfart. Med förmånligare villkor riskerar inlandssjöfarten, enligt Sjöfartsverkets uppfattning, att ta marknadsandelar från befintlig kustsjöfart. En sådan utveckling skulle få stora negativa konsekvenser för Sjöfartsverkets intäkter. Det finns en risk för att de merkostnader som inlandssjöfarten medför inte täcks av de intäkter som trafikslaget genererar.

Med utgångspunkt från Trafikverkets ansvar för den långsiktiga infrastrukturplaneringen har det ingen egentlig betydelse om inlandssjöfart betraktas som ett eget trafikslag. Brister i transportsystemet ska rent generellt utredas utifrån ett trafikslagsövergripande perspektiv. Rent planeringsmässigt finns det därmed inga särskilda fördelar i att bryta ut inlandssjöfarten från övrig sjöfart och införa den som ett eget trafikslag. Om det skulle betraktas som ett landbaserat trafikslag skulle det förmodligen få stora konsekvenser för Trafikverket, såväl ur ett organisatoriskt perspektiv men även resurs- och kompetensmässigt. Idag saknas både kompetens och resurser inom myndigheten för att hantera exempelvis regelgivning, tillståndsprövning och tillsyn för inlandssjöfart och en ny funktion i organisationen skulle förmodligen behöva etableras.

Det kan antas att ett införande av ett nytt trafikslag skulle få långtgående konsekvenser rent författningsmässigt och medföra en rad förändringar i lagar, förordningar och föreskrifter. En särskild beskattningsmodell för det nya trafikslaget liknande den på vägsidan kan också bli aktuellt. Det faktum att andra områden, som cykel och IT, argumenterar för att få vara egna trafikslag behöver också beaktas i sammanhanget. Sammantaget är Trafikverkets bedömning att det skulle krävas ett omfattande arbete och sannolikt en förberedande SOU för att anpassa den svenska författningen samt skatte- och avgiftssystemet till det nya trafikslaget. Nyttan av en sådan förändring behöver därför noga vägas mot kostnaderna och de alternativa möjligheterna att uppnå likvärdiga fördelar bör därför först ses över.

Förslag till åtgärdsinsatser:
Kartlägg inom ramen för regeringsuppdraget ”nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart” möjligheterna att stärka inlandssjöfarten med åtgärder som ger motsvarande positiva effekter som ett införande av ett ”femte trafikslag” förväntas innebära.

Dispenser för skrymmande transporter på väg

Under intervjuerna har det bland annat framförts att tillståndsförfarandet för skrymmande transporter på järnväg är krångligt och på så viss hämmar en överflyttning av gods från väg samt att vissa av de dispenstransporter som utförs på väg hade kunna ske med sjöfart eller

järnväg. Med ett mer restriktivt förfarande för i synnerhet långväga vägtransporter skulle det vara möjligt att flytta över en del godstransporter till andra trafikslag.

Såväl på järnväg som på väg tillämpas undantag för skrymmande transporter i stor omfattning, för att möjliggöra transporter som överskrider maximalt tillåtna längd-, bredd- eller viktmått. På järnväg utfärdas ca 7 000 transporttillstånd och transportvillkor per år och på väg ca 30 000 dispenser, där varje enskild dispens ofta omfattar flera transporter. Dispenserna kan handla om att framföra extra stora och skrymmande transporter med stor påverkan på annan vägtrafik, men det kan också handla om transporter som endast överskrider max-måtten marginellt och där avvikelsen inte är synlig. På järnvägen utförs ca 75 procent av transporterna genom undantag från gällande maxmått och förfarandet är en förutsättning för att järnvägssystemet som helhet ska fungera. Timmertransporter överskrider exempelvis ofta maximalt tillåtna lastprofil och fordrar då ett särskilt tillstånd för att kunna köras på järnvägsnätet. På vägsidan hanteras dispenser mer som ett undantagsförfarande, utifrån behovet av en specifik transport. Dispensen är villkorad med avseende på bland annat giltighetstid, när på dygnet den gäller, typ av transport och geografiskt område. För att vara berättigad till dispens krävs dessutom att lasten är odelbar.

Stora och skrymmande transporter på väg bedöms utifrån principen att transporten på väg ska ske till närmsta lämpliga hamn, vilket inte nödvändigtvis behöver vara detsamma som närmsta hamn. Vid så kallade supertunga transporter överstigande 150 ton ska, enligt Trafikverkets riktlinjer, alltid färdväg till närmsta hamn eller järnvägsanslutning undersökas. Mindre skrymmande transporter bedöms inte enligt denna princip eftersom störningarna på vägnätet då är väsentligt mindre. Utgångspunkten för transporter av vindkraftverk är att sträckan på väg inte ska överskrida 35 mil från hamn till byggplats.

Eftersom det ofta är den sökande som har störst kunskap om omlastningsmöjligheterna är det denne som föreslår färdväg. Trafikverket bedömer ansökan och beviljar den eller ger avslag. Med större kunskap om omlastningsmöjligheterna skulle Trafikverket i större utsträckning kunna påverka valet av transportväg. Ett system med information om omlastningspunkterna, exempelvis lastplatsens bärighet, anslutningsvägar och omlastningsmöjligheter skulle stödja ett sådant arbetssätt (se även kapitlet *Information om omlastningspunkter i Trafikverkets system*).

Rent teoretiskt skulle principen ”närmsta lämpliga hamn” kunna tillämpas på fler transporter. Det är i praktiken emellertid svårt eftersom Trafikverket kommer in relativt sent in processen och ett avslag kan få stora ekonomiska konsekvenser för den som söker. En mer restriktiv hållning för dispenstransporter på väg förutsätter därför ett beslut på strategisk nivå som kommuniceras till branschen i god tid. Merparten av dispenserna avser lokala och regionala transporter och det är oklart hur många transporter som skulle beröras i praktiken. Förmodligen är effekterna på det totala transportarbetet marginella och nyttan behöver vägas mot de eventuella konsekvenserna. I Trafikverkets handlingsplan för inrikes sjöfart och närsjöfart[30] framgår att myndigheten ska ta större hänsyn till möjligheten att nyttja befintliga transporter på fartyg eller järnväg innan dispens för skrymmande transporter på väg medges, men att konsekvenserna behöver analyseras.

[30] Handlingsplan för inrikes sjöfart och närsjöfart - 62 åtgärder för ökad inrikes sjöfart närsjöfart. Trafikverket 2019.

Processen för att söka transportvillkor och transporttillstånd på järnväg sker i flera steg. Operatören måste först registrera vagnarna och ansöka om transportvillkor och därefter ansöka om kapacitet i form av tågläge. Därefter ansöker Trafikverket internt om transporttillstånd åt kunden. Transportvillkoren specificerar vilka restriktioner en viss typ av vagnar ger och kan gälla antingen alla sträckor i Sverige eller också bara vissa sträckor. De kan också gälla för en begränsad tid eller tillsvidare beroende på hur kunden väljer att söka. Transporttillståndet gäller för ett visst tågnummer, visst datum och viss tid (som längst en tågplan) och ger operatören tillstånd att köra vagnar med de restriktioner som transportvillkoret säger.

Eftersom skrymmande transporter kan ske både på väg och på järnväg skulle det kunna finnas fördelar i att samordna ansökningsförfarandena, i syfte att förenkla och hitta den bästa helhetslösningen.

Förslag till åtgärdsinsatser:
Beakta alltid möjligheten att transportera med järnväg och fartyg innan dispens för skrymmande transporter på väg beviljas och klargör potentialen.
Formalisera principen ”närmsta lämpliga hamn” och tillämpa den även på mindre skrymmande dispenstransporter.
Gör relevant information om omlastningspunkterna tillgänglig i Trafikverkets informationssystem och använd den som underlag vid bedömning av ansökningar och vid förslag till alternativa färdvägar.

Trimningsåtgärder och näringslivspott

I nationell plan 2018-2029 ingår drygt 9 600 miljoner kronor till trimningsåtgärder[31] som syftar till att förbättra tillgänglighet, kapacitet och kvalitet för personresor och godstransporter på väg, järnväg och med sjöfart. Trimningsåtgärder specificeras inte i Nationell plan för transportsystemet, utan planeras och prioriteras i Trafikverkets arbete med verksamhetsplaner för de närmaste åren. I trimningsåtgärder ingår också 1 200 miljoner kronor till den så kallade näringslivspotten. Näringslivspotten har tillkommit som ett resultat av näringslivets önskemål. Syftet med näringslivspotten är att förbättra förutsättningarna för näringslivets transporter på järnväg genom att Trafikverket snabbare ska kunna möta behov av mindre åtgärder som kan uppstå med kort varsel.

Förslag till trimningsåtgärder fångas bland annat upp genom dialog med en stor mängd aktörer, exempelvis tågoperatörer, kommuner, regioner, hamnar och transportköpare. Åtgärderna syftar framförallt till att förbättra kapacitet och framkomlighet i transportsystemet för både person- och godstrafik, men inte specifikt för att möjliggöra överflyttning.

Kapacitetshöjande trimningsåtgärder innebär inte med automatik att åtgärderna även ger goda effekter på överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart. En möjlig utveckling

[31] Med trimningsåtgärder avses åtgärder med en totalkostnad under 100 miljoner kronor.

av arbetet med att identifiera och inventera trimningsåtgärder som främjar en överflyttning är att genomföra ett systematiskt arbete med att identifiera de transportflöden som har potential att flytta godstransporter från väg till järnväg och sjöfart, analysera brister i flödena och ta fram åtgärdsförslag för att möjliggöra en överflyttning eller en ökad nyttjandegrad för befintliga transporter (se avsnitt *Utredning av brister i transportsystemet*). En sådan utveckling bör inte enbart syfta till att identifiera trimningsåtgärder, utan även identifiera åtgärder där övriga aktörer har ett ansvar. Arbetet kan förslagsvis genomföras i form av åtgärdsvalsstudier (ÅVS).

Exempel på trimningsåtgärder som kan genomföras inom ramen för fastställd Nationell plan för transportsystemet och som kan förbättra förutsättningarna för en överflyttning av godstransporter till järnväg eller sjöfart är:

- Bärighetsåtgärder för att minimera hastighetsnedsättningar för tunga tåg.
- Åtgärder för förbättrad tågacceleration och elektrifiering.
- Förlängning av befintliga mötesspår till 750 meter och nya mötes- eller förbigångsspår.
- Åtgärder för effektivisering av rangerbangårdar (exempelvis uppställningsspår, växelförbindelser och anslutningsspår)
- Åtgärder för ökad lastprofil.
- Åtgärder i farleder, exempelvis muddring
- Åtgärder för att anpassa nya områden för inlandssjöfart till aktuell trafik (se avsnitt *Nya områden klassificerade för inlandssjöfart*)

Förslag till åtgärdsinsatser:
Identifiera, planera och genomföra trimningsåtgärder som möjliggör en överflyttning av godstransporter till järnväg och sjöfart, och som möjliggör ökad nyttjandegrad i järnvägssystemet.

Underhåll av järnvägsanslutningar till hamnar och landterminaler

Flera aktörer inom branschen pekar på behovet av en robust järnvägsanläggning hela vägen in till terminaler och hamnar. Eftersom ägarskapet och därmed ansvaret för dessa anläggningar ligger både hos staten, kommuner och privata aktörer behöver samtliga aktörer säkerställa att godstransporterna har bra förutsättningar i infrastrukturen för att transportflöden ska fungera från start- till målpunkt.

Ansvaret för de delar av den statliga infrastrukturen som ansluter till hamnar och terminaler ligger på Trafikverket. För att skapa rätt förutsättningar för godstrafiken till och från dessa anläggningar behöver Trafikverket säkerställa att anläggningarna vidmakthålls med rätt ambitionsnivå och kvalitet utifrån trafikens behov. En förutsättning är då att underhållsverksamheten utgår från prioriterade transportflöden, vilket den också gör idag.

För att utveckla underhållsverksamheten ytterligare kommer Trafikverket införa ett nytt arbetssätt – Funktionellt system vilket bland annat kommer förbättra förutsättningarna för att anslutningar till terminaler och hamnar systematiskt tas om hand i underhållsverksamheten (se även bilaga 1, avsnitt *Underhåll och reinvesteringar*)

Förslag till åtgärdsinsatser:
Säkerställ att statligt ägd infrastruktur i anslutningar till terminaler och hamnar underhålls utifrån ett stråk- och transportflödesperspektiv.

Insatser för ökade godstransporter i järnvägssystemet

Nyttjandegraden för godståg i järnvägssystemet avgörs av flera faktorer. Det handlar dels om vilken tillgänglig kapacitet (utbud) för godståg som finns i järnvägssystemet, både vad gäller antalet godståg och godstågets längd, vikt och volym. Det handlar också om hur den tillgängliga kapaciteten används samt hur efterfrågan på godstransporter ser ut och vilken utsträckning järnvägssystemet kan möta efterfrågan.

Nyttjandegraden i järnvägssystemet beskrivs idag oftast som kapacitetsutnyttjande. Kapacitetsutnyttjandet är ett mått på infrastrukturens belastning och beräkningen återspeglar hur stor andel av tiden som en bana är belagd med tåg. Kapacitetsutnyttjandet under dygnet, uttryckt i andel mycket högt belastade banor, har ökat marginellt under 2018 jämfört med året innan. Andelen banor med medelhögt kapacitetsutnyttjande har även ökat något. Största delen av järnvägssystemet har emellertid ett kapacitetsutnyttjande under 60 procent och det har sett relativt lika ut över åren.[32]

Ökad kapacitet i järnvägssystemet

Kapaciteten för godståg i järnvägsnätet dimensioneras dels av totalt antal möjliga tåglägen, dels av total möjlig godsvolym i respektive godståg och tågläge och dels av möjlig hastighet. Totalt antal möjliga tåglägen och körtider påverkas även av tågens sammansättning med hänsyn tågets längd och vikt. Dessa faktorer påverkar också broms- och accelerationsförmåga samt möjligheterna till tågmöten och möjligheterna att släppa fram snabbare tåg på linjen.

För att öka kapaciteten och nyttjandegraden för godståg i järnvägssystem kan flera olika åtgärder genomföras, bland annat genom att:

- öka kapaciteten genom att bygga ut fler spår (dubbelspår eller fyrspår), mötesstationer och förbigångsspår.
- öka kapaciteten genom att bygga ut längre mötes- och förbigångsspår, utöka lastprofilen, öka axellasten och öka hastigheten för godståg.
- öka fyllnadsgrad i godstransporterna.
- förbättra punktligheten för godstrafiken.
- utveckla arbetet med kapacitetstilldelning och tågplan.
- utveckla lok och vagnar.

Det finns också möjligheter att genom förändrad trafikering av persontrafiken skapa förutsättningar för nya godstransportlösningar. Eftersom det i uppdraget framgår att åtgärdsförslagen inte får drabba persontrafiken föreslås inga sådana åtgärder i denna rapport.

[32] Järnvägens kapacitet 2018. Trafikverket 2018.

Möjliggöra trafik med ökad längd, vikt och volym

Ett sätt att öka volymen gods som transporteras på järnvägen är att öka tåglängden, ett annat sätt är att förändra lastprofil och största tillåtna axellast. Trafikverket arbetar sedan 2015 i dialog med näringsliv och transportorganisationer med att skapa förutsättningar för längre, tyngre och större tåg på den svenska järnvägen. Åtgärder som stödjer en sådan utveckling ingår i Nationell plan för transportsystemet 2018-2029. Förutom effektivare transportlösningar som stärker järnvägens konkurrenskraft skapar det mer ledig kapacitet på spåren eftersom samma volym kan transporteras i färre antal tåg. Längre och tyngre tåg bidrar också till en stärkt konkurrenskraft för järnvägssektorn. 740 meter långa tåg ska enligt TEN-T-förordningen[33] kunna köra på utpekade delar av anläggningen år 2030.

Trafikverkets definition av tyngre och längre godstransporter på järnvägen är följande:

- tåglängd minst 750 meter.
- linjehastighet 100 km/h.
- axellast minst 22,5 ton eller 25 ton

Trafikverkets projekt längre, tyngre och större tåg (LTS) består av flera delar. Förutom att ta fram en nationell strategi för 750 meter långa tåg på TEN-T nätet ingår även att ta fram strategier för tyngre tåg och utökad lastprofil samt att se över bromsprocenttabeller och bromsregler. Det omfattar även säkrande av nya rutiner för kapacitetsplanering och trafikledning för hantering av långa tåg.

Projektet arbetar med infrastrukturåtgärder och administrativa frågor parallellt och därför finns olika tidshorisonter. Åtgärderna kopplade till långa tåg i nationell plan ligger för närvarande i tidsperioden 2024-2029. Under 2018 och framåt pågår ett intensivt arbete med planering av genomförande av åtgärder så att hela sträckor kan färdigställas samlat.

Ytterligare en del inom projektet går ut på att det ska bli smidigare att hantera intermodala transporter. I dagsläget definieras intermodala transporter, det vill säga godstransporter som sker med flera trafikslag, som specialtransporter och hanteras då med särskild handläggning både vad gäller transportvillkor och transporttillstånd. Efter införandet av så kallad kodifiering av godstransporter och järnvägsnät kan sådana transporter, om den håller sig inom banans lastprofil, hanteras som vanliga tåg och utan särskilda villkor. Nyttan med att förenkla hanteringen av kodifierade transporter är bland annat att det effektiviserar framförandet av intermodala transporter, förenklar vid omledning och bidrar med ökad kundnytta i form av minskad administration och minskade kostnader. Kodifieringen av godstransporter och järnvägsnät är också högt prioriterad av järnvägsbranschen och näringslivet.

När det gäller införandet och anpassningen av nya bromsprocenttabeller har åtgärdsbehoven på sträckorna Hallsberg-Malmö och Göteborg-Malmö inventerats.

[33] TEN-T-förordning nr 1315/2013

Inventeringen visar att en rad mindre åtgärder i signalsystemet krävs för att godstågen ska kunna köra enligt de nya tabellerna.

Inom ramen för projektet Shift2Rail pågår också utvecklingsprojekt som syftar till att möjliggöra längre och tyngre tåg (se avsnitt *Shift2Rail*).

Förslag till åtgärdsinsatser:
Genomför åtgärder enligt beslutad Nationell plan 2018-2029 för längre, tyngre och större godståg och, om finansiella förutsättningar finns, tidigarelägga genomförande av åtgärder.

Förstärkt kraftförsörjning

Tyngre och fler tåg innebär ett ökat effekt- och strömuttag från elkraftsystemet. I takt med att trafiken ökar behöver kapaciteten i elkraftsystemet byggas ut för att funktionaliteten och nivån på leveranskvaliteter ska bibehållas. När trafiken ökar måste bland annat nya omformarstationer byggas eller befintliga förstärkas överföringsförmågan i kontakt- och matarledningar utökas. Åtgärder behöver också genomföras för att säkerställa kraftförsörjningen till bland annat signalställverk, växelvärme och belysning.

Förslag till åtgärdsinsatser:
Genomför åtgärder enligt beslutad Nationell plan 2018-2029 för förstärkt kraftförsörjning.

Ökad fyllnadsgrad

En möjlighet för att öka nyttjandegraden i järnvägssystemet är att öka fyllnadsgraden i befintliga tåg. Tågoperatörer och transportköpare strävar efter att fylla tågen så långt som möjligt, och arbetar också idag för att öka fyllnadsgraden. Inom ramen för uppdraget har en översiktlig beräkning av nyttjandegraden för de godståg som trafikerat det svenska järnvägsnätet under 2018 gjorts. Jämförelsen är gjord mellan den tåglängd och tågvikt som redovisas vid ansökan (planerad) och den tåglängd och tågvikt som rapporterats när respektive tåg körts (verklig). Jämförelsen visar följande:

- för hela landet var den genomsnittliga utnyttjade tåglängden cirka 68 procent och den genomsnittliga utnyttjade tågvikten cirka 69 procent.

- för de tio mest trafikerade stråken (exklusive Malmbanan) var den genomsnittliga utnyttjade tåglängden drygt 70 procent och den genomsnittliga utnyttjade tågvikten cirka 68 procent.

Hur stor potentialen är i befintliga flöden och faktiska tågavgångar är och vilka åtgärder respektive aktör kan vidta behöver analyseras närmare. Åtgärder kan exempelvis vara att kombinera tunga basvolymer som inte nyttjar maximal längd med lättare gods. I ett sådant arbete behöver transportköpare, varuägare, speditörer och tågoperatörer delta. En viktig

förutsättning för analyserna är att relevant information om exempelvis tåglägen (tidtabeller), typ av tåg, eventuell och ledig kapacitet är tillgänglig.

För att möjliggöra ökad kapacitet genom ökad nyttjandegrad i vagnarna behöver dels horisontella samarbeten mellan tågoperatörer, speditörer och transportköpare utvecklas, och dels relevant information tillhandahållas. Detta konstateras också i delredovisningen av regeringsuppdraget Horisontella samarbeten och öppna data[34], där följande slutsats dras: *”Genom att dela på transport- och trafikdata möjliggörs samarbeten för att bättre utnyttja produktionsresurser. Därmed kan transporternas fyllnadsgrad öka. Konsolidering av transportvolymer möjliggör längre och tyngre fordon och farkoster, samt överflyttning till sjö och järnväg. Dessa utgör då steg 1- och 2-åtgärder enligt Fyrstegsprincipen”*.

Ansvaret för att etablera samarbete och gemensam information ligger hos branschens aktörer, men Trafikverket kan stödja arbetet. Ett fortsatt arbete med horisontella samarbeten och gemensam information kan vara möjligt att driva inom ramen för regeringsuppdragen ”Horisontella samarbeten och öppna data”[35] samt ”Intensifiera arbetet med att främja intermodala järnvägstransporter”[36].

Shift2Rail

Europeiska forskningsprogrammet Shift2Rail fokuserar på forskning, innovation och marknadsdrivna lösningar samt att snabba upp införandet av nya och avancerade tekniklösningar, produkter och tjänster. Målen för projektet är följande:

- minskade livscykelkostnader för järnvägstransporter med 50 procent genom reducerade kostnader för utveckling, byggande, underhåll och drift samt ökad energieffektivitet

- ökad kapacitet i spåren med 100 procent

- ökad tillförlitlighet och punktlighet med 50 procent

Programmet består i dag av 71 medlemsorganisationer som är spridda över större delen av Europa. Trafikverkets uppgift, förutom att delta i forskningsprojekten, är att leda och koordinera den svenska delen av programmet. Den faktiska forskningen sker till största delen på universitet, högskolor och företag. I en flerårig plan har EU tillsammans med de deltagande medlemsorganisationerna lagt fast följande innovationsprogram:

- Kostnads- och energieffektiva tåg

[34] Uppdrag att utarbeta förslag om horisontella samarbeten och öppna data för ökad fyllnadsgrad. N2018/04484/TS.
[35] Uppdrag att utarbeta förslag om horisontella samarbeten och öppna data för ökad fyllnadsgrad. N2018/04484/TS.
[36] Uppdrag att intensifiera arbetet med att främja intermodala transporter. N2018/04483/TS.

- Avancerad trafikledning
- Kostnadseffektiv infrastruktur med hög kapacitet
- IT-lösningar för en sömlös attraktiv järnväg
- Hållbar och attraktiv godstrafik

Utveckling av lok och vagnar för godstrafik på järnväg är viktigt för att effektivisera godstransporterna på järnväg. Inom Shift2Rail drivs flera projekt med syfte att öka flexibiliteten och därmed skapa förutsättningar för högre hastigheter, längre och tyngre tåg, samt ökad automatisering och digitalisering. Det handlar bland annat om, utveckling av automatkoppel för godsvagnar, framtida utformning av järnvägsvagnar, hybridlok samt längre och tyngre tåg. Inom Shift2Rail pågår också projekt inom flera andra områden, bland annat planering och styrning av järnvägstrafik och effektivitet i terminaler och rangerbangårdar. För ytterligare information om projekten se *Projekt och nyttor inom Shift2Rail 2019*.[37]

Förslag till åtgärdsinsatser:
Implementera resultat från pågående forskningsprogram och projekt, bland annat Shift2Rail.

Tillförlitlighet och punktlighet i järnvägssystemet

Flera av de aktörer som intervjuats inom detta uppdrag pekar på att järnvägens bristande punktlighet och tillförlitlighet är ett avgörande hinder för att ta steget och flytta godstransporter från väg till järnväg. Detta lyfts också fram i flera remissvar på förslag till nationell plan. Hög punktlighet och tillförlitlighet är enligt järnvägsbranschen och transportköparna en av de mest avgörande faktorerna för att välja godstransporter med järnväg.

Tillförlitligheten i ankomsttider har stor betydelse för näringslivet på grund av alltmer slimmade produktionsupplägg. Mest avgörande för näringslivets godstransporter är emellertid inte tågens punktlighet utan leveransen till mottagaren. Det kan exempelvis vara leverans till en fabrik, en hamn eller en lageranläggning. Om inte varuägaren kan lita på att transporten kommer på utsatt tid väljer denne andra lösningar.

Med ovanstående faktorer i beaktande påverkas även järnvägssystemet av bristen på information vid störningar, exempelvis information om förväntad ankomsttid till kombiterminal eller till slutlig målpunkt. Störningar i tågtrafiken medför ofta en stor ansamling av stillastående, väntande dragbilar vid ankomstterminalen. Det kan vara mycket kostnadsdrivande och resurskrävande för åkerier att planera om och omdirigera fordon i väntan på ankommande försenade tåg, både vad gäller personal och fordonsflotta. En ”vanlig” linjebil som är försenad till terminal skapar inte samma problematik och inte i samma omfattning som ett försenat tåg som är lastat med betydligt större volymer.

[37] https://www.trafikverket.se/contentassets/192b6665e9c74a21a1ebf49b4e761ed8/26444-123-rapport-s2r-katalog_k2.pdf

Tillsammans för tåg i tid - TTT

Idag pågår ett intensivt arbete i branschen med att förbättra punktligheten. Ett av dessa initiativ är Tillsammans för tåg i tid (TTT). TTT är ett branschsamarbete som startade 2013. Parterna som ingår i TTT är Trafikverket, Branschföreningen Tågoperatörerna (BTO), Svensk Kollektivtrafik, Swedtrain, Jernhusen och Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer (FSJ). TTT:s uppdrag är att bidra till ett ökat förtroende för järnvägen genom att förbättra punktligheten och öka resenärernas nöjdhet med trafikinformationen och hanteringen vid trafikstörningar. Målbilden är satt till 2020, då 95 procent av alla tåg ska ankomma till slutstation inom 5 minuter efter utsatt tid.

Enligt den strategi som beslutats inom TTT:s verksamhetsplan för 2019-2020 ska branschsamarbetet under kommande år ha ett större fokus på godstrafik, då de störningstimmar godstrafiken genererar inte står i proportion till den trafik som segmentet står för. I en resultatrapport från TTT[38] redovisas utfall i punktlighet för olika tågslag och orsaker till den bristande punktligheten. I rapporten framkommer bland annat att godstågen har den största ökningen av störningstid.

TTT har pekat ut åtta områden (effektområden) som har stor effekt på tågtrafikens punktlighet. Totalt står dessa områden för cirka 80 procent av alla störningstimmar i järnvägssystemet. För att förbättra punktligheten är det därför viktigt att arbeta fokuserat med dessa områden De åtta områdena är:

- **Infrastruktur**
  En robust anläggning är en förutsättning för en god punktlighet. Effektområdet Infrastruktur omfattar störningar på grund av fel på kontaktledningar, signaler samt på spår och spårväxlar.

- **Avgångstid och noder**
  En viktig förutsättning för att tåg ska ankomma i rätt tid till slutstation är att de också avgår i rätt tid. Rätt avgångstid bedöms även minska risken för följdförseningar för andra tåg i systemet. Effektområdet omfattar sena avgångar från depåer och bangårdar samt terminal- och plattformshantering.

- **Banarbete**
  Fokus för effektområdet ligger på att minska oplanerade störningar från banarbeten, genom att rätt förutsättningar för arbetet används och att trafiken anpassas och körs på rätt sätt. Det är också viktigt att förberedelser för banarbetet sker i tät dialog och i samverkan mellan berörda aktörer.

- **Obehöriga i spår**
  Obehöriga i spårområdet gör att trafiken av säkerhetsskäl stoppas helt eller får passera i mycket låg hastighet. Effektområdet omfattar personpåkörningar och

[38] Tillsammans för tåg i tid. Resultatrapport 2019. Trafikverket 2019.

förseningar orsakade av så kallat spårspring. Även sabotage och förseningar på grund av insatser från polis och räddningstjänst räknas in i effektområdet.

- **Trafik- och resursplanering**
  Att planera trafik är komplext. Redan två år i förväg ska järnvägsnätsbeskrivningen tas fram, samtidigt som dagliga situationer ska hanteras och planeras. Effektområdet omfattar de tre planeringsdelarna tidtabellsläggning av tåg och banarbeten, fordonsplanering samt personalplanering. Målet är att gemensamt i branschen identifiera förbättringsmöjligheter för processer, arbetssätt och metoder och i förlängningen att minska antalet störningstimmar som orsakas av bristande planering.

- **Operativ trafikering**
  Effektområdet omfattar Trafikverkets operativa trafikledningsverksamhet, som hanterar trafikstyrning och trafikinformation. Målet för effektområdet är att gemensamt i branschen identifiera förbättringsområden i processer, arbetssätt och metoder, för att i förlängningen kunna trafikleda på ett effektivare sätt och därigenom minimera effekten av uppkomna störningar och minska risken för att dessa sprider sig i systemet. Arbetet syftar till att minska förekomsten av faktorer i den operativa trafikledningen som påverkar punktligheten negativt.

- **Från utland**
  Effektområdet omfattar försenade tåg till och från utlandet. Av de sex svenska gränsövergångarna har TTT hittills prioriterat Öresundsbron, eftersom den står för cirka 50 procent av de totala förseningstimmarna för internationella godståg. Effektområdet är också en del av godskorridorarbetet sedan öppningen av Scandinavian-Mediterranean Rail Freight Corridor 3 (ScanMed RFC3) i oktober 2015. Inom ScanMed RFC 3 finns en arbetsgrupp som består av representanter från infrastrukturhållare från Tyskland, Danmark och Sverige samt tågoperatörer som trafikerar sträckan. Gruppens arbete syftar till att förbättra kvaliteten i trafiken och rapporterar direkt till ledningen för godskorridoren.

- **Fordon**
  Varje fordonsfel kan snabbt få konsekvenser för andra tåg. Effektområdet omfattar samtliga motorvagnståg, lok och lokdragna vagnar som är tidtabellslagda för transport av resenärer eller gods i Sverige.

Inom TTT finns även ett nionde område som främst omfattar kundnöjdheten, men som även kan bidra till en punktligare tågavgång från plattformarna. Effektområdet kallas Trafikinformation och omfattar trafikinformation vid störningar i järnvägstrafiken. Syftet är att bidra till att resenärerna får snabb och korrekt information i olika digitala kanaler och på tåget, stationerna och plattformarna.

Statistik från åren 2013-2018 visar att de registrerade störningstimmarna i områden *Avgångstid och noder, Från utland* och *Trafik- och Resursplanering* nästan uteslutande ligger på godstågen, medan området *Fordon* har dubbelt så många registrerade störningstimmar på godståg jämfört med resandetåg. Dessa fyra områden tillsammans står för över hälften av det totala antalet registrerade störningstimmarna i hela järnvägssystemet. Att hitta effektiva åtgärder för att minska störningstimmar i de nämnda

områdena och säkerställa att dessa genomförs är därför mycket viktigt för att kunna förbättra punktligheten för godstrafiken.

Av det totala antalet störningstimmar i järnvägssystemet står godstågen för cirka två tredjedelar och resandetåg för en tredjedel. När det gäller andelen utförda tågkilometer är förhållandet det omvända, dvs en tredjedel utförs av godstågen och två tredjedelar av resandetåg (under 2018). Godstågens andel störningstimmar i förhållande till utförda tågkilometer är alltså betydligt högre än för persontåg. Därför är det viktigt att genomföra åtgärder för att minska störningstimmarna och därigenom öka godstågens punktlighet. Det räcker emellertid inte med att enbart förbättra godstågens punktlighet för att förmå varuägare till att flytta över godstransporter från väg till järnväg. För att varuägare ska ha förtroende för järnvägen och våga lita på att godset kommer fram i tid behöver ryktet om järnvägens punktlighet och pålitlighet vara väl underbyggt. Arbetet inom de åtta utpekade områden behöver därför fortsätta för att punktligheten i hela järnvägssystemet och på alla tågsorter ska kunna förbättras.

Även forskning och innovation är av stor betydelse för att nå punktlighetsmålen och förbättra järnvägssystemets robusthet. Järnvägens karaktär som ett sammanhållet flödesproduktionssystem kräver djupgående forskning, och det behöver analyseras hur störningar uppstår, vad som är deras rotorsaker och verkningar i systemet samt hur de sprids. I TTT:s resultatrapport[39] redovisas ett antal FOI-projekt som genomförs med syfte att förbättra punktlighet och robusthet.

Förslag till åtgärdsinsatser:
Fortsätta pågående arbete tillsammans med järnvägsbranschen inom TTT för att öka punktligheten. TTT ska under 2019-2020 fokusera på godstrafiken.

Kapacitetstilldelning och tågplan

I de intervjuer Trafikverket genomfört i uppdraget har det från såväl tågoperatörer, speditörer och varuägare framförts att nuvarande kapacitetstilldelningsprocess inte är anpassad för godstrafikens behov. Branschen saknar flexibilitet i kapacitetstilldelningsprocessen och pekar på flera hinder och behov som rör kapacitetstilldelning och tågplaner och som påverkar möjligheterna att lösa transportbehovet på järnväg.

- Branschen efterfrågar en ökad möjlighet att ansöka om och beställa tåglägen mer flexibelt och med kort varsel. Det handlar om att kunna beställa och få besked om tåglägen för transporter som ska utföras allt från en dag till veckor eller månader fram i tiden. Idag finns krav i järnvägslagen på att ansökan ska vara besvarad inom 5 arbetsdagar från det att ansökan inkommit till Trafikverket. En förbättring av förutsättningarna och förmågan att både klara svarstiden och behovet ingår som en del i MPK. Fram till att MPK är på plats arbetar Trafikverket med att utveckla

[39] Tillsammans för tåg i tid. Resultatrapport 2019. Trafikverket 2019.

befintliga processer och arbetssätt för att ta hand om och besvara ansökningar om tåglägen. Ett exempel är att Trafikverket nu förtydligar kraven för ansökningar i ad hoc-processen för att i större utsträckning kunna besvara ansökningar inom fem arbetsdagar. Förtydligandet innebär att Sverige får samma tolkning av regelverket som delar av övriga Europa.

- Branschen efterfrågar snabbare beslut från Trafikverket om tågläget kan köras eller inte. Denna möjlighet kommer att införas genom föracceptans i Trafikverkets kommande kapacitetsportal. Redan idag finns möjlighet att ansöka om så kallat operativt tågläge i det fall akuta förändringar uppstått. I de nya TAF/TAP förordningarna[40] ställs krav på att meddela om tilldelat tågläge inte är möjligt framföra samt att erbjuda ett alternativt tågläge baserat på den ursprungliga ansökan. Förordningarna ska vara implementerade 2021.

- Branschen har lyft fram möjligheten att lägga in förplanerade tåglägen (”kanaler”) för godstransporter som en förbättringsåtgärd. Detta är idag implementerat i den ovan beskrivna korridoren ScanMed RFC. Förplanerade ”kanaler” i övrigt järnvägsnät ingår som en del i det pågående utvecklingsarbetet med TTR (se avsnittet *TTR – Redesign of the International Timetabling Process*). För att få ut full nytta av TTR krävs införande i övriga Europa. En förutsättning är också att EU-direktiv och svensk lagstiftning anpassas till TTR.

- Branschen upplever att persontrafik ofta får en högre prioritet än godstrafik i kapacitetstilldelning och menar att förändrade prioriteringsregler kan öka förutsättningarna för ökad godstrafik på järnväg. Prioritering sker idag utifrån de kriterier som redovisas i JNB (kapitel 4.8.4), som i sin tur bygger på samhällsekonomiska principer och värderingar (se även bilaga1). En förändring av prioriteringskriterierna behöver alltså baseras på förändrade samhällsekonomiska principer och värderingar. Trafikverkets bedömning är att nuvarande samhällsekonomiska kalkylvärden för godstransporter i saklig mening är rätt, även om det finns vissa delar som kan utvecklas och förbättras (se även avsnitt *De samhällsekonomiska kalkylernas betydelse*). En förändring av prioriteringsreglerna till förmån för godstrafiken skulle sannolikt drabba persontrafiken negativt, vilket innebär att åtgärden som sådan faller utanför detta uppdrags ramar.

För att förbättra processerna med kapacitetstilldelning och tågplan arbetar Trafikverket idag med flera olika program och projekt som möter flera av de utvecklingsbehov som branschen framfört. Genom dessa program och projekt finns möjlighet att frigöra kapacitet som kan användas till att köra fler tåg, genomföra underhålls- och investeringsåtgärder och förbättra punktligheten. Det handlar bland annat om projektet Marknadsanpassad planering av kapacitet (MPK) inom programmet Digitalisering av tåglägestjänsten (DAT) samt TTR (Redesign of the International Timetabling process) och KAJT (Branschprogram kapacitet i järnvägstrafiken). Dessa projekt beskrivs närmare nedan.

[40] EU-förordningarna Telematic Applications for Freight (TAF) och Telematic Applications for Passenger Services (TAP) syftar till att harmonisera kommunikationen mellan aktörer i järnvägsbranschen i Europa.

MPK – Marknadsanpassad planering av kapacitet

MPK handlar om att ta fram nya arbetssätt och verktyg för tilldelning av kapacitet. I projektet utvecklas och implementeras nya digitala lösningar för enklare, snabbare och mer transparent planering av järnvägens användning. Projektet genomförs tillsammans med branschen och omfattar bland annat följande:

- *Kapacitetsportalen*.
  Kapacitetsportalen är en plattform där Trafikverket och branschen möts för frågor om användning av järnvägen. I portalen kommer processen för ansökan om tid i spåren att förenklas och förbättras, bland annat genom självservice och med moderna arbetssätt och verktyg. Portalen möjliggör en enklare, snabbare och mer transparent planering av trafik. För tågbolag och entreprenörer innebär kapacitetsportalen en möjlighet att utifrån sina egna behov på egen hand kunna planera, söka lediga tider, jämföra alternativa upplägg och tjänster, få prisförslag samt ansöka om kapacitet. Ett B2B-gränssnitt[41] utvecklas också som kunder kan använda.

- *Successiv planering*
  För att möta marknadens kapacitetsbehov behövs både en fast och en flexibel planering som ger större flexibilitet än vad som är möjligt i dag. Med metoden successiv planering skapas en större flexibilitet än dagens metod, och därmed även utrymme på spåret för andra tåg eller för banarbeten. Successiv planering ökar också tågplanens tålighet mot störningar, genom att utnyttja den "luft" som finns i systemet när detaljplaneringen sker i takt med att förutsättningarna ändras och fastställs. Genom en successiv justering av tågplaner kan det frigöras kapacitet, som i sin tur gör det möjligt att trafikera med fler tåg men också bidrar till kortare körtider och minskad ”skogstid”[42]. Det kommer bland annat bli möjligt att tillämpa operativa prioriteringsgrunder för att frigöra kapacitet för godståg dagtid.

Flera av aktörerna i branschen har vid intervjuerna påtalat vikten av att MPK implementeras.

Förslag till åtgärdsinsatser:
Fortsätt pågående arbete för att utveckla och effektivisera arbetet med kapacitetstilldelning, vilket bland annat innefattar implementering av MPK.

TTR - Redesign of the International Timetabling process

Att öka järnvägens marknadsandelar är ett led i att nå de europeiska klimatmålen. 2014 startades därför det europagemensamma projektet Redesign of the International Timetabling process (TTR). Syftet med projektet är att möta person- och godstrafikens olika

[41] IT-gränssnitt som möjliggör för kundernas system kan kommunicera med Trafikverkets system
[42] Skogstid - tid när tåg står still på mötes- eller förbigångsspår.

behov, bli effektivare och skapa en mer pålitlig, långsiktig och stabil planering av kapacitet. Projektet startades gemensamt av infrastrukturförvaltare i Europa (Rail Net Europe) och branschforumet för järnvägsföretag (Forum Train Europe).

Godstrafiken ansöker idag om kapacitet i den årliga tågplanen, men måste ofta ställa in eller anpassa delar av den kapacitet som tilldelats. Det beror bland annat på att viss godstrafik har svårt att bedöma det exakta behovet av transporter så lång tid i förväg. Detsamma gäller när infrastrukturförvaltaren bokar upp kapacitet för banarbeten, som i ett senare skede bokas av eller ändras. Bokningen görs för att säkra upp tillgången till kapacitet, men medför samtidigt stora kostnader för alla inblandade på grund av de ständigt måste planera om. Persontrafiken däremot känner ofta flera år i förväg till vilka behov av kapacitet de har de kommande åren. De vill gärna kunna öppna bokningssystemen för resenärerna ännu tidigare än idag. En viss del av godstrafiken har dessutom behov av ad hoc-kapacitet. På stråk som är högt belastade finns det emellertid oftast inte mer tillräckligt attraktiv kapacitet att tillgå i det sena skedet.

Den nya förslaget till tågplaneprocess innebär att planering av kapacitet startar i ett mycket tidigare skede, sex år innan trafikstart. Planeringen av kapacitet börjar med att den infrastruktur och den funktion som kommer att finnas tillgänglig beskrivs och att behovet av trafik bedöms med hjälp av marknadsanalyser. Därefter delas kapaciteten in i grova segment som definieras och kapacitetsberäknas utifrån uppskattat behov. Slutligen fördelas kapaciteten utifrån de ansökningar som inkommit i varje segment. Utöver detta avsätts kapacitet för så kallad ”Rolling planning” (rullande planering) i förväg, som företag kan ansöka om löpande och få tilldelat upp till tre år framåt i tiden. Den kapacitet som inte utnyttjas i den rullande planeringen övergår till kapacitet för ad hoc-tilldelning. För den mer frekventa trafiken behålls den årliga tågplaneplaneringen, men med möjlighet att erbjuda förplanerade tåglägen för kända trafikupplägg.

I december 2018 togs beslut i Rail Net Europe[43] (RNE) där Trafikverket är medlem, att starta implementeringen och fortsätta utvecklingen parallellt. Utvecklingen fokuserar främst på de legala förutsättningar, som till exempel nödvändiga ändringar i förordningar, direktiv, akter och nationella lagar. Ett annat viktigt utvecklingsområde är att säkerställa att de faktorer som påverkar kommersiella förutsättningar, exempelvis allokeringsregler, incitament och avgifter, utformas så att de får rätt styrande effekt. Det är slutligen nödvändigt att koppla ihop de nationella och internationella IT-systemen så att informationen finns samlad och kan koordineras i en och samma plattform. Implementeringen sker mellan 2019 och 2025. Trafikverket arbetar med implementeringen med stöd av branschen och Transportstyrelsen.

TTR kommer dels att korta ner dagens tågplane- och kapacitetstilldelningsprocess och dels skapa större flexibilitet för att ansöka om tåglägen i ett skede då det konkreta kapacitetsbehovet är känt. Ett införande av TTR förutsätter bland annat förändringar i

[43] RNE är ett internationellt samarbete mellan infrastrukturförvaltare med mål att underlätta för internationell trafik i det europeiska järnvägsnätet.

nuvarande lagstiftning och att EU-kommissionen öppnar upp för att revidera nuvarande EU-direktiv och förordning.

Förslag till åtgärdsinsatser:
Fortsätt arbetet inom RNE för att möjliggöra och påverka implementering av TTR.

KAJT – Branschprogram kapacitet i järnvägstrafiken

KAJT är ett forskningsprogram som delfinansieras av Trafikverket inom ramen för forskning och innovation (FoI). Programmet syftar till att förstärka järnvägssystemets förmåga att tillgodose samhällets transportbehov. Målet för forskningen inom programmet är att förbättra nyttjandet av järnvägssystemet och utforma effektiva och pålitliga trafikflöden med tillhörande tjänster. Programmet ska bidra till att utifrån infrastrukturella förutsättningar på strategisk, taktisk och operativ nivå ge järnvägsbranschen bättre koncept, modeller, verktyg och metoder för att svensk järnväg ska bli världsledande inom effektivitet, kvalitet och flexibilitet. Branschprogrammet KAJT har sju akademiska partners: Linköpings universitet (som är värd för programmet), Blekinge Tekniska Högskola (BTH), Kungliga Tekniska Högskolan (KTH), RISE SICS, Uppsala universitet (UU), Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) och Lunds universitet (LU). Trafikverket är programmets huvudfinansiär. Partnerföretag är SJ AB, LKAB, Green Cargo AB, MTR Nordic AB, Sweco Society AB, Transrail Sweden AB och MTO Säkerhet AB.

Inom KAJT:s tre kärnområden ska branschprogrammet ta fram ny kunskap samt utveckla metoder och processer som är tillämpliga på branschprogrammets intressenter. Kärnområdena är:

- *Strategisk kapacitetsplanering*
  Inom kärnområdet studeras de trafikala aspekterna av infrastrukturen, snarare än de tekniska aspekterna. Viktiga frågeställningar är strategiska investeringsfrågor, drift och underhållsfrågor, analyser och samband, transportefterfrågan för person- och godstrafik, långsiktig investeringsplanering och trafiksystemet i samhället som helhet. Inom kärnområdet utvecklas metoder för att analysera samband mellan infrastruktur och trafikering och mellan tidtabellsutformning och kapacitet och punktlighet.

- *Taktisk kapacitetsplanering*
  Inom kärnområdet studeras sambanden mellan de komplexa krav som finns på tågplanen. Målet är att utveckla bättre processer och metoder för den taktiska trafikplaneringen, inkluderande metoder för att väga motstridiga krav mot varandra. Inom Taktisk kapacitetsplanering används många olika metoder såsom optimering, simulering, processmodellering och statistisk analys. Optimerings- och simuleringsmetoder, planeringsprocesser för tågplanen, samverkansprocesser, robusthetsaspekter i tågplanen är exempel på områden som studeras.

- *Operativ trafikstyrning och tågdrift*
  Inom kärnområdet studeras den operativa trafikeringen utifrån en daglig tågplan. Frågor som studeras berör den operativa trafikledningen och metoder och verktyg för att järnvägen ska styras på ett effektivt sätt, både ur ett mänskligt, metodmässigt och algoritmmässigt perspektiv. Kärnområdet täcker alla dessa aspekter av den operativa hanteringen av trafikstyrningen, dess organisation, resurser, arbetsplatsutformning, geografiska placering, styrprinciper, informations- och beslutsstöd och MTO (Människa-Teknik-Organisation) aspekter. Inom området används metoder från beteendevetenskap, kunskap om mänsklig styrning och automation, användbarhet, gränssnittsutformning, statistisk analys, optimering och simulering.

Det pågår dessutom ett flertal utvecklingsprojekt inom KAJT, som syftar till att förbättra planering och styrning. Det gäller exempelvis systemstöd för daglig tidtabellsplanering samt integrerad styrning av bangårdar och järnvägsnät. Forskningen inom kärnområdena beskrivs närmare av KAJT:s forskningsprogram[44], som fastställs av KAJT:s styrelse.

En stor del av KAJT forskningen syftar till ökad systempunktlighet men också att förbättra godstrafikens konkurrenskraft. Forskning bedrivs därför också för ökad punktlighet samt tåglägen. Godstrafiken har dels behov av tid på spåret dels behov av konkurrenskraftiga tåglägen. Det finns även ett behov att koppla samman planering med styrning där bland annat simulering och optimeringsmetoder har möjligheter till ökad effektivitet och punktlighet.

Inom ramen för EU-samarbetet Shift2Rail bidrar KAJT med forskning för att utveckla beslutsstöd för interaktionen mellan bangård och järnvägsnät. Forskningen omfattar även översyn av roller, kapacitet, processer, planering och styrning. Utifrån analys av fakta, att digitalisering och utveckling av bangårdarna har stor potential och påverkan på punktlighet konstaterar KAJT-programmet att Trafikverket och järnvägsföretagen behöver prioritera området som en del av förbättrad planering och styrning av godstrafik.

Länk till Projektkatalog: https://trafikverket.ineko.se/se/projektkatalog-kajt-2019

Förslag till åtgärdsinsatser:
Implementera resultat från pågående forskningsprogram och projekt, bland annat KAJT.

[44] http://kajt.org/forskning/forskningsprogram.html

Insatser för bättre kunskap, samverkan och incitament

Kunskapen om intermodala transportupplägg varierar, liksom kunskapen om industrins förutsättningar. Det finns idag etablerade samverkansforum med tågoperatörerna, men samverkan direkt med varuägare och rederier sker i betydligt mindre omfattning. Ekonomiska incitament som stödjer förändrade transportupplägg efterfrågas, något som Trafikverket endast under vissa förutsättningar kan bidra med. I detta kapitel redovisas förslag på hur dessa områden kan utvecklas.

Varuägarnas behov och möjliga stödformer

Varuägarna har under intervjuerna fört fram flera exempel på åtgärder som skulle främja järnvägs- och sjöfartstransporter och där de ser ett behov av stöd för att kunna driva förändringarna internt. Trafikverket administrera idag ett flertal olika stödformer (se även avsnittet *Stöd och bidrag till godstransporter*) men det är svårt för företagen att få en övergripande bild över vilka möjligheter och begränsningar som finns.

Interna företagsfunktioner

Enligt vad som framförts under intervjuerna skulle införandet av vissa personalfunktioner internt företagen kunna bidra till bättre kontroll och koordinering av företagens godsflöden och därigenom skapa nya möjligheter för intermodala transportlösningar, i egen regi eller i samarbete med andra aktörer. Det handlar främst om importflödena, som varuägarna vanligtvis kontrollerar i lägre grad än exportflödena. De berörda företagen menar att de genom förhållandevis små medel och enkla åtgärder skulle kunna tillföra stor nytta för transportsystemet som helhet, i synnerhet mot bakgrund av de stora kostnader som åtgärder i infrastrukturen normalt innebär. Även stora företag har emellertid svårt att förankra idéerna internt och få tillsatt de personalresurser som krävs. Det kan bland annat bero på att transport- och logistikfunktionerna inte tillhör kärnverksamheterna och därmed inte prioriteras för extra resurser. Önskemål om ett tidsbegränsat statligt stöd för att kunna tillsätta sådana resurser har därför framförts, för att kunna visa på möjligheterna och att det faktiskt fungerar och ger resultat.

Det har inom ramen för detta uppdrag inte kunnat identifieras någon förordning som ger Trafikverket möjlighet att ge bidrag för ökade personalkostnader, i syfte att förbättra möjligheterna för intermodala transportlösningar. Eftersom ett sådant bidrag sannolikt skulle utgöra statligt stöd enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget krävs, utöver en nationell grund för att ge bidrag, även att bidraget är förenligt med statsstödsreglerna. Undantag från anmälan och förhandsgodkännande av kommissionen finns exempelvis i den allmänna gruppundantagsförordningen (GBER) och förordningarna om de minimis-stöd[45]. Någon närmare analys av om det finns tillämpliga undantag eller andra regelverk har emellertid inte gjorts i detta uppdrag.

[45] Stöd som inte överstiger 200 000 euro under tre beskattningsår i rad.

I de fall det saknas undantag så krävs anmälan till kommissionen. Då skulle exempelvis artikel 93 och 107.3 c i EUF-fördraget kunna utgöra grund för att stödet ska vara förenligt med fördraget.

Ekonomiska tröskeleffekter vid etablering av nya transportupplägg.

Från flera håll har det framförts att det höga ekonomiska risktagandet som krävs vid etablering av nya transportupplägg baserat på sjöfart eller järnväg är ett stort hinder. Någon form av statligt etableringsstöd efterfrågas därför. Problematiken beskrivs också i Sjöfartsverkets rapport ”Analys av utvecklingspotentialen för inlands- och kustsjöfart i Sverige” från 2016, där ekonomiska tröskeleffekter, stora ekonomiska risktagandena, osäkerheter kopplade till marknaden nämns som tydliga hinder. Järnvägen har som storskaligt trafikslag en liknande problematik som sjöfarten. Det krävs oftast hög fyllnadsgrad från start för att en tågoperatör ska våga ta risken att starta exempelvis en ny tågpendel. Fyllnadsgrader på 80 procent har under intervjuerna nämnts som en gräns för att etablera ett nytt transportkoncept, vilket i sin tur kräver stora initiala basvolymer. Att under de marknadsförutsättningarna starta en ny linje ”på spekulation” är knappast realistiskt. Inte desto mindre har varuägare och speditörer pekat på just bristen av i synnerhet tågpendlar som ett stort hinder för att flytta gods från väg till järnväg. Järnvägen kan idag inte alltid erbjuda ett alternativ till lastbilstransporter och situationen kan närmast liknas vid ett intermodalt moment 22.

För att stimulera nya transportupplägg baserade på sjöfart introducerades under 2018 ett nytt stödsystem i Sverige, *Miljökompensation för överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart*[46] (Ekobonus). Ekobonus är ett ekonomiskt stöd till redare som flyttar gods från väg till sjöfart och finns i flera europeiska länder. Stödformen gäller i Sverige för åren 2018, 2019 och 2020 och har, trots en kort utlysningstid i december 2018, kunnat beviljas för två nya linjer varav en startade i april 2019. Transportköparna fraktar oftast små volymer initialt för att minska sitt eget risktagande och försäkra sig om att det nya transportupplägget fungerar. Det medför lägre intäkter för redarna i uppstartsfasen. Ekobonus var därför helt avgörande för uppstarten av den nya linjen. Erfarenheterna från den första ansökningsomgången visar att stödet är ett starkt incitament för aktörerna att faktiskt ta initiativ till nya transportupplägg, med fokus på just överflyttning av gods från väg till sjöfart. I nuläget planeras ingen ny ansökningsomgång på grund av att fortsatt finansiering saknas. Systemet handläggs och administreras av Trafikverket.

I Trafikanalys regeringsuppdrag att analysera hur intermodala godstransporter kan främjas[47] ingick att analysera behovet av att främja intermodala transporter och vilka ekonomiska styrmedel och andra åtgärder som i så fall skulle vara kostnadseffektiva. Trafikanalys föreslår i sin redovisning av uppdraget att en breddad ekobonus införs. Förslaget tar sin utgångspunkt i dagens ekobonus system, men riktar sig till en bredare målgrupp och inkluderar förutom sjöfartstransporter även järnvägstransporter och intermodala transportupplägg.

Utifrån erfarenheterna från dagens ekobonussystem bedömer Trafikverket att ett stödsystem i enlighet med Trafikanalys förslag skulle bidra till att främja en överflyttning av

[46] Förordning om miljökompensation för överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart (SFS 2018:1867)
[47] Uppdrag att analysera hur intermodala godstransporter kan främjas (N2018/04589/TS)

godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Ett sådant system skulle med rätt upplägg också kunna inkludera transportupplägg där sjöfarten frigör kapacitet i järnvägssystemet, för att åstadkomma en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg. I det fall en breddad ekobonus införs bör stort fokus läggas på implementeringsfasen. Aktörerna bör ges god tid att sätta sig in i systemet, tillgodogöra sig information, etablera nödvändiga samarbeten, planera transportuppläggen och formulera ansökan.

Utöver ekobonus administrerar också Trafikverket stödsystemet *Miljökompensation för godstransporter på järnväg*[48] (se även avsnitt *Bilaga 1, avsnitt Stöd och bidrag till godstransporter*). Detta system skulle kunna förbättras genom att ge marknaden bättre information om hur mycket de kan få tillbaka och i hur många år framöver. Det skulle förbättra branschens förutsättningar att fatta beslut om intermodala transporter. I de fall parallella stödsystem tillämpas behöver möjligheterna och begräsningarna till att få stöd från flera system samtidigt förtydligas.

Förslag till åtgärdsinsatser:
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.
Förbättra informationen till aktörerna i transportkedjan om vilka möjligheter och förutsättningar det finns för att ansöka om olika typer av aktuella stöd för godstransporter på järnväg och med fartyg.

Stöd till ideella föreningar

Som beskrivs i Bilaga 1, avsnittet *Stöd och bidrag till godstransporter*, finns det möjlighet för ideella föreningar att ansöka om stöd för projekt som bidrar till de transportpolitiska målen. Maritimt forums projekt med att etablera ett svenskt Short Sea Promotion Center (SPC) är ett bra exempel på ett branschinitiativ som beviljats stöd av Trafikverket. SPC finns i många europeiska länder och har lite olika upplägg, men syftar alla till att främja närsjöfarten. Det svenska projektet har ett mycket tydligt fokus på överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart, med särskild tyngdpunkt på en fördjupad dialog med varuägarna. Projektet har fallit väl ut och bidragit till uppstarten av nya fartygslinjer.

Liknande initiativ inom exempelvis järnvägsbranschen skulle kunna finansieras på samma sätt. Förutsättningen är att det finns tillgängliga medel, intresse från branschens sida och att villkoren i övrigt uppfylls. En sådan satsning skulle med fördel kunna ske i samarbete med Maritimt Forums projekt och komplettera de branschöverskridande samverkansforum som beskrivs i avsnittet *Utvecklad branschsamverkan en nyckelfaktor*. De tillgängliga medlen för ändamålet är emellertid förhållandevis små (i dagsläget 14 miljoner kronor per år) och möjligheterna att finansiera olika projekt därmed begränsade.

[48] Förordning (2018:675) om miljökompensation för godstransporter på järnväg.

Förslag till åtgärdsinsatser:
Informera om möjligheten att ge stöd till ideella föreningar för projekt som främjar en överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart

Kunskapen i branschen

En god kännedom om järnvägs- och sjöfartstransporter hos varuägarna är en förutsättning för att kunna öka andelen godstransporter på järnväg och med sjöfart. Kunskapsspridning ingår både i regeringsuppdraget *Inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart* och i regeringsuppdraget *Intensifiera arbetet med att främja intermodala järnvägstransporter*. Förslag till åtgärder redovisas även i detta uppdrag.

Stärkt kunskap om intermodala transporter

Som konstaterats i detta uppdrag menar flera aktörer att information och kunskap om möjligheterna med godstransporter på järnväg och med fartyg behöver öka. Tidigare studier indikerar också att kunskapsnivån om intermodala järnvägs- och sjöfartslösningar är låg hos såväl hos varuägare som hos speditörerna. I Maritimt forums rapport *"Mer sjöfart – ja tack"*, som baseras på en särskilt genomförd varuägardialog, konstateras exempelvis att en ökad kännedom om närsjöfartslösningar hos varuägarna är en utmaning som närsjöfartsaktörerna behöver hantera. En majoritet av varuägarna uppger i studien att det inte faller sig naturligt för speditörer att erbjuda närsjöfart som transportlösning och att närsjöfartsrederierna håller en låg profil. Detta, i kombination med heterogena perspektiv från varuägarna, gör att närsjöfarten enligt studien är i behov av ett kunskapslyft. Vidare är det inte alltid varuägarnas logistikfunktioner som styr transportupplägget, utan det kan vara en inköpare eller en leverantör som styr vilket trafikslag som används. Här kan det, enligt utredningen, finnas behov av ytterligare kunskapshöjande information kring närsjöfarten för att ge argument för överflyttning av gods.

Slutsatserna i Maritimt Forums studie styrks i viss mån av de intervjuer som genomförts i anslutning till regeringsuppdraget. Kunskapen om intermodala transporter varierar aktörerna emellan, liksom kunskapen om sjöfarts- och järnvägslösningar mer specifikt. Den intermodala mognadsgraden bland varuägarna ser därmed olika ut, vilket sannolikt är en bidragande orsak till att intermodala transporter inte alltid efterfrågas när varuägarna handlar upp transporter. Vissa varuägare har god kunskap om sjöfarts- och järnvägslösningar och jämför systematisk intermodala transportlösningar med lastbilslösningar, medan andra inte ens överväger alternativet. En reflexion från intervjuerna är att speditörerna, som är de som erbjuder varuägarna transportlösningar, inte alltid är verksamma i närsjöfartssegmentet och därmed inte erbjuder det alternativet. En annan reflexion är att det behövs nyfikna, kompetenta och drivna personer på strategiska och operativa funktioner för att ett transportköpande företag ska kunna förändra sina transportupplägg. Sammantaget skulle en högre kunskapsnivå innebära att vissa varuägare skulle kunna ställa andra krav vid upphandling av transporter, exempelvis genom att inkludera intermodalitet i större utsträckning. Ett system som beskriver omlastningspunkterna skulle i det sammanhanget kunna öka kunskapen om de intermodala alternativen ytterligare (se avsnittet *Information om omlastningspunkter i Trafikverkets system*).

I Trafikverkets uppdrag ingår att samverka med aktörer för att bidra till de transportpolitiska målen. Det gör det möjligt för Trafikverket att ta initiativ till att informera och sprida kunskap om godstransporter på järnväg och med fartyg. Det inkluderar emellertid inte rena utbildningsinsatser. I den nationella samordnaren för inrikes sjöfart och närsjöfarts regeringsuppdrag[49] ingår däremot att ha en kunskapsspridande funktion och föra dialog med transportköpare, speditörer, hamnar, kommuner, rederier, transportföretag och andra relevanta aktörer om möjligheterna att på olika sätt stimulera en överflyttning av godstransporter från land- till sjötransporter. I regeringsuppdraget att intensifiera arbetet med att främja intermodala järnvägstransporter[50] ingår att sprida information och kunskap om innovativa lösningar och ny teknik som kan bidra till fler intermodala godstransporter som inkluderar järnväg. Det är, utifrån regeringsuppdragen och Trafikverkets instruktion, rimligt att Trafikverket åtar sig att genom information och utökad samverkan förbättra kunskapen om intermodala transporter. I Trafikverkets handlingsplan för inrikes sjöfart och närsjöfart finns ett flertal förslag till åtgärder som syftar just till att öka kunskapen om sjöfart och sjötransporter.

Förslag till åtgärdsinsatser:
Ta initiativ till en samlad och återkommande branschöverskridande dialog med aktörerna i transportkedjan, i syfte att förbättra kunskapen om sjöfart, järnväg och intermodala transporter och stimulera till nya transportupplägg som flyttar gods från väg till järnväg och sjöfart.

Har branschen tillräcklig kunskap om godstågens punktlighet?

Godstransporter på järnväg har ett generellt rykte om bristande tillförlitlighet. Samtidigt ser förutsättningarna olika ut beroende på exempelvis aktuell sträcka och tid och följaktligen varierar även tillförlitligheten. Flera av de varuägare som idag använder järnvägslösningar verkar emellertid vara nöjda med punktligheten, även om de planerade ledtiderna ofta är längre än vad de egentligen behöver vara. En av anledningarna till att leverantörerna tar höjd för längre transporttider är för att kunna garantera de krav på punktlighet som ställs i upphandlingarna även om det uppstår störningar (se även avsnittet *Marknadens behov och förutsättningar*). En frågeställning som förts fram är därför om godstågstrafikens upplevda punktlighet stämmer med den faktiska och om det finns anledning att tydligare redovisa fakta.

Trafikanalys ansvarar för den officiella statistiken för Sveriges transporter och trafik och tar varje kvartal fram statistik som beskriver tillförlitligheten i persontransporter på järnväg i Sverige. Myndigheten har också beslutat om det mått som tillämpas, STM5 (Sammanvägt tillförlitlighetsmått). Måttet innebär att tåg som är mer än fem minuter sena till sin slutstation eller har blivit inställt samma dag eller dagen innan avgång räknas som icke-

[49] Uppdrag att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart (N2018/04482/TS).
[50] Uppdrag att intensifiera arbetet med att främja intermodala järnvägstransporter (N2018/04483/TS).

punktligt. Det är emellertid inte helt rättvisande att mäta person- och godstrafik med samma mått. Resenärens tågresa är klar när persontåget stannar på stationen. Godset däremot är sällan framme när godståget anländer till bangården eller slutstationen. Vagnar ska växlas om eller lastas av och godset ska ofta vidarebefordras innan det slutligen har ankommit till kunden. Därför kan utlovad punktlighet till kund mycket väl vara uppfylld även om tåget inte kom i tid till slutstationen eller bangården. Trafikverket mäter alla tågs ankomstpunktlighet till slutstationen, men redovisar sedan januari 2017 endast persontrafikens punktlighet. Syftet är att motverka en missvisande bild av godsets punktlighet. En aktör som vill ha mer information om godstågens punktlighet till bangård kan vända sig direkt till Trafikverket eller till järnvägsföretagen, för en mer komplett bild över godsets ankomstpunktlighet till kunden.

I de intervjuer som genomförts har vissa varuägare och andra transportköpare uttryckt önskemål om att få information 0m störningar som drabbar deras leveranser. Det kan vara både planerade och oplanerade störningar i tågtrafiken. I Järnvägsnätsbeskrivningen, bilaga 5a, framgår vilken trafikinformation Trafikverket lämnar, till vem och hur informationen levereras. Informationen levereras till sökande och trafikoperatörer genom olika kanaler exempelvis e-post, internet, direkt åtkomst till Trafikverkets IT-system eller muntligt via telefon. Informationen omfattar bland annat planerade ankomst- och avgångstider, punktlighet, beräknad ankomst eller avgångstid vid trafikstörningar. Trafikverket delger alltså inte trafikinformation direkt till varuägare och andra transportköpare. Det är respektive trafikoperatör som ansvarar för att i sin tur informera sina kunder.

Inom Trafikverket pågår arbete med att förbättra trafikinformationen för godstrafiken. Arbetet sker i samverkan med järnvägsbranschen. En del av arbetet består av att implementera kraven i EU-förordning 1305/2014 om TAF (Telematic Applications for Freight). Förordningen syftar till att harmonisera och standardisera informationsutbytet mellan aktörerna i järnvägsbranschen och på så sätt öka effektiviteten i branschen och förbättra möjligheterna för järnvägstrafik i Europa. Förbättringsarbetet handlar också om att förbättra informationen om bland annat ankomst- och avgångstider. Införandet av TAF ska vara genomfört senast den 31 december 2020.

Förslag till åtgärdsinsatser:
Fortsätt pågående förbättringsarbete med trafikinformation för godstrafiken.

Kostnader för godstransporter på järnväg och sjöfart

Transportkostnaden påverkar i stor utsträckning varuägarens val av trafikslag, förutsatt att transporten i övrigt uppfyller de krav som ställs. Trafikverket kan i viss mån påverka kostnaden för godstransporter på järnväg, både direkt genom hur banavgifterna är konstruerade och indirekt genom att bygga och underhålla järnvägsinfrastrukturen. Däremot förfogar Trafikverket inte över de avgifter som belastar sjöfarten och har därmed begränsade möjligheter att påverka kostnadsbilden för godstransporter med fartyg.

Banavgifter

Under intervjuerna lyftes vid ett flertal tillfällen att ökande banavgifter bidrar till en försämring av järnvägens konkurrenskraft. Trafikverket har fram till idag tagit ut banavgifter som ligger under den lagstadgade miniminivån och befinner sig i en process att anpassa banavgifterna för att uppfylla lagkraven. En sänkning av banavgifterna för att öka konkurrenskraften gentemot vägtransporterna är därför ingen åtgärd som Trafikverket har möjlighet att vidta (se även avsnittet *Banavgifter och andra avgifter som Trafikverket ansvarar för*).

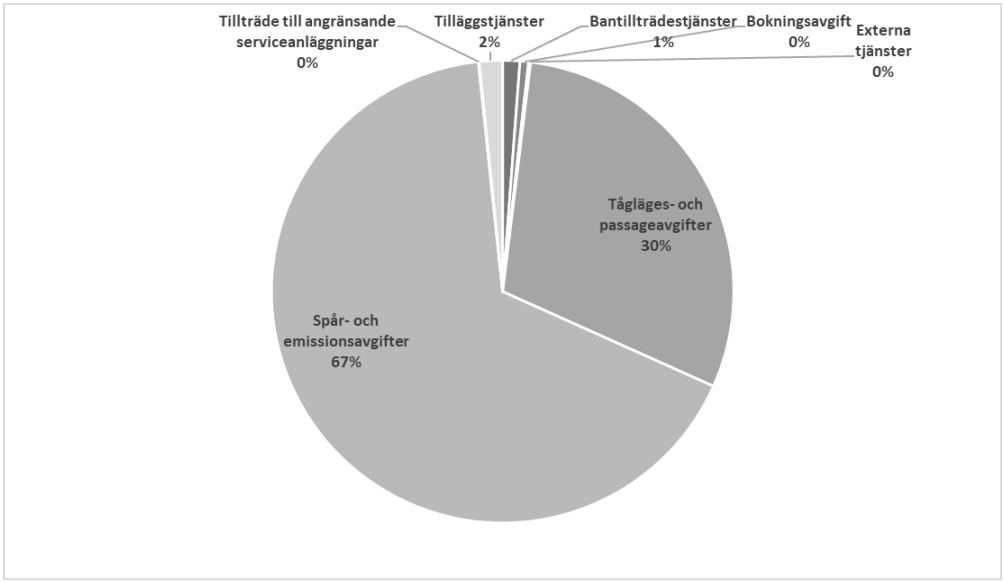
Det finns emellertid ett antal åtgärder som Trafikverket har möjlighet att vidta:

- Slopa eller differentiera avgifter för tjänster som Trafikverket får men inte måste ta ut (bokningsavgift, passageavgift i storstäderna).
- Inför rabatter på nya transportupplägg.
- Inför rabatter på underutnyttjade sträckor.

Alla dessa åtgärder skulle bidra till minskade intäkter för Trafikverket och därmed mindre medel för drift och underhåll av järnvägsanläggningen, såvida inte anslagen utökas.

Avgifter för järnvägstjänster

Idag tar Trafikverket ut en avgift för bokad järnvägskapacitet som inte utnyttjas. För godstrafiken är det 10 procent av tåglägesavgiften om tågläget avbokas mellan 48 dagar och 15 dagar före planerad avgångstid och 20 procent av tåglägesavgiften om tågläget avbokas mellan 14 dagar och 24 timmar före planerad avgångstid. Att inte ta ut denna avgift skulle gynna tågföretag som bokar fler tider än de planerar att köra för att kunna möta marknadens transportbehov med flexibilitet. Trafikverket tar ut avgifter för ett flertal tjänster som det är möjligt att slopa, exempelvis tillträde till rangerbangård. Effekten av dessa åtgärder bedöms vara liten eftersom bokningsavgifter och avgifter för tjänster utgör enbart en liten andel av företagens avgifter till Trafikverket. Ett exempel på avgiftsfördelningen för ett genomsnittligt järnvägsföretag som transporterar gods visas i Figur 2.



Figur 2 Kostnadsfördelning för ett utvalt godstågföretag 2018

Rabatter för godstransporter på järnväg

Trafikverket har möjlighet att ge *rabatt* på avgifter för att främja utvecklingen av ny järnvägstrafik eller användningen av avsevärt underutnyttjade linjer. Idag ger Trafikverket inga rabatter. Rabatten ska vara tidsbegränsad och tillgänglig på lika villkor för alla användare i viss trafik (7 kap 6§ Järnvägslagen). Det är också möjligt att rabattera specifika sträckor som är intressanta för godstrafiken och som idag är avsevärt underutnyttjade.

Ett sätt att främja intermodala godstransporter skulle kunna vara att rabattera ett nytt intermodalt transportupplägg som exempelvis en kombipendel på en relevant sträcka. En sådan rabattering skulle emellertid leda till mindre intäkter från banavgifter och därmed minskade medel till drift och underhåll av järnvägsinfrastrukturen, såvida inte anslagen höjs.

Förslag till åtgärdsinsatser:
Utred hur en rabatt på banavgifter enligt Järnvägslagen (2004:519) för nya transportupplägg eller på sträckor med avsevärt underutnyttjande skulle kunna utformas. Beakta eventuella negativa effekter för sjöfarten.

Sjöfartens avgifter

Sjöfarten betalar dels avgifter till hamnarna i form av fartygshamnsavgifter, varuhamnsavgifter, godshanteringsavgifter och miljöavgifter men också avgifter till Sjöfartsverket i form av lots- och farledsavgifter. Sammantaget bidrar kostnadsstrukturen till att omlastningskostnaden för sjöfarten blir förhållandevis hög, vilket ofta framförs som en bidragande orsak till att sjöfarten många gånger har svårt att konkurrera med vägtrafiken. Sjöfartsbranschen har efterfrågat fördjupade analyser när det genomförs förändringar i exempelvis det statliga avgiftsuttaget.

Trafikverket förfogar inte över de avgifter som belastar sjöfarten och har därmed begränsade möjligheter att påverka kostnadsbilden. Däremot kan Trafikverket, vid förändringar i exempelvis lots- och farledsavgifter, bistå Sjöfartsverket med modellkörningar i Samgods för att beskriva effekterna av förändrade avgifter och om de bidrar till eller motverkar en överflyttning av gods från sjöfart till väg och järnväg. Trafikverket kan, i samband med statliga investeringar i anslutande infrastruktur, också aktualisera frågan om vilka eventuella åtgärder hamnar kan vidta för att göra omlastningen till och från fartyg mer konkurrenskraftig (se även avsnittet *Finansiering av åtgärder i anslutning till hamnar och landterminaler*).

I Trafikverkets handlingsplan för inlands och kustsjöfart nämns flera ytterligare åtgärder som berör sjöfartens avgifter.

Förslag till åtgärdsinsatser:
Bistå vid behov Sjöfartsverket med fördjupade analyser över vilka effekter eventuella förändringar i avgiftsuttaget kan få för transportsystemet som helhet.
Beakta möjligheten att vid statliga investeringar i anslutande infrastruktur lyfta frågan om vilka åtgärder hamnar kan vidta för att göra omlastningen till och från fartyg mer konkurrenskraftig.

Utvecklad branschsamverkan en nyckelfaktor

Under intervjuerna har behovet av en nära samverkan mellan aktörerna särskilt framförts från flera håll. Runda bords-samtal med syfte att diskutera konkreta lösningar har nämnts som tänkbara samverkansformer. Trafikverket samverkar idag med en rad aktörer i olika sammanhang, såväl med tågoperatörer som i mer branschövergripande forum ute i regionerna (se även bilaga 1, avsnittet *Regionala godstransportråd*). Rent generellt har nuvarande samverkansformer ingen tydlig koppling till vare sig godstransportstrategin eller målsättningen att främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Samverkan genomförs i vissa fall i relativt stora grupperingar, som exempelvis de regionala godstransportråden, eller enskilt för respektive trafikslag genom branschorganisationer. Samverkan med nyckelaktörer som varuägare och rederier sker endast i begränsad omfattning.

En överflyttning av gods är i allra högst grad en trafikslagsövergripande fråga och förutsätter en nära samverkan och samarbete mellan samtliga aktörer i hela transportkedjan. Regelbundna, branschöverskridande forum i mindre format, med fokus på samtal och samarbeten, är förmodligen en nyckelfaktor för att få till stånd en förändring på bred front. Eftersom målsättningen om en överflyttning är ett statligt initiativ är det också rimligt att staten tar initiativet till samverkan, dels för att bevaka utvecklingen men också för att underlätta branschöverskridande samarbeten och motivera och stimulera aktörerna till att utveckla och testa alternativa transportupplägg. Trafikverket har stöd i myndighetens

instruktion[51] för att samverka med andra aktörer, men behöver samtidigt förhålla sig till de transportpolitiska principer som är antagna av Sveriges Riksdag[52]. En av de fastslagna principerna slår fast att marknaden själv ska ges stor valfrihet att bestämma hur en transport ska utföras. Samverkan bör därför fokusera på att dialog, information och främjande åtgärder och rikta sig i första hand till de som har ett starkt intresse och engagemang i frågan. Intentionerna med de befintliga, regionala godstransportråden är goda, men råden ser i praktiken väldigt olika ut. De täcker heller inte behovet av ett forum för mindre grupperingar där aktörerna kan diskutera faktiska möjligheter. Ett mer samordnat samverkansförfarande, med högre ambitionsnivå och tydligare målsättning om att främja en överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart, saknas.

Långsiktig permanent samverkan

En utvecklad långsiktig samverkan med fokus på överflyttning skulle kunna fungera som en informations- och diskussionskanal för exempelvis framtida eventuella stödformer, samarbeten, förslag till nya transportupplägg, nya IT-applikationer för öppna data, framtida informationssystem om omlastningspunkterna eller spridning av resultat från aktuella och relevanta forskningsprojekt kopplat till överflyttning. Det skulle också kunna tjäna som en plattform för att öka kunskapen om järnvägs- och sjöfartstransporter och visa goda exempel på intermodala transportupplägg. En sådan samverkan skulle dessutom främja horisontella samarbeten mellan branschaktörerna och vara en naturlig förlängning till det nationella godstransportrådets arbete och regeringsuppdragen. Mötena skulle kunna organiseras i regionala arbetsgrupper men med ett nationellt perspektiv och inkludera exempelvis varuägare, tågoperatörer, rederier, terminalägare och hamnar.

De varuägardialoger som Maritimt Forum genomfört inom ramen för Short Sea Promotion Centers (SPC) pågående projekt att främja intermodal närsjöfart kan i det avseendet tjäna som föredöme och inspirationskälla (se även Bilaga 1, avsnittet *Stöd till ideella föreningar*). SPC har hittills genomfört ett tiotal möten i olika hamnar, dit olika varuägare bjudits in. Syftet har varit dels att öka kunskapen om intermodala närsjöfartssjöfartslösningar, men också att bidra till nya samarbeten mellan rederier, hamnar och varuägare. Initiativet har lett till flera konkreta förslag till nya transportlösningar, varav ett resulterat i ett nytt linjeupplägg. På samma sätt skulle Trafikverket kunna ta initiativ till liknande samverkansformer, för att skapa en katalysator för nya transportupplägg på järnväg och med fartyg. Sådana samverkansforum kan ledas antingen av Trafikverket eller av bransch- och intresseorganisationer i samarbete.

Kortsiktig händelsestyrd samverkan

En utvecklad kortsiktig samverkan skulle kunna tillämpas när det uppstår plötsliga förändringar i transportsystemet eller i transportutbudet som kan få konsekvenser för varuägare och transportörer och som i förlängningen leder till att gods flyttar från järnväg eller sjöfart till väg. Ett exempel på en sådan förändring är planerade och oplanerade störningar som leder till längre avstängningar av vägar, järnvägar eller farleder. Vissa varuägare har i intervjuerna påpekat att de upplever att tågoperatörerna inte delger all information, utan endast sådan information som de bedömer vara relevant för kunden (se även avsnittet *Har branschen tillräcklig kunskap om godstågens punktlighet*?). Varuägarna

[51] Förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket.
[52] Prop. 2005/06:160, kap. 6.

menar att mer information hade förbättrat möjligheterna att planera för störningar, även om det skulle innebära ett ökat informationsflöde. Ett annat exempel är när det inträffar större förändringar i transportutbudet som leder till att godstransporterna flyttar över till väg, exempelvis om en sjöfartslinje eller tågpendel läggs ner. Med en utvecklad händelsestyrd samverkan med berörda aktörer skulle alternativa lösningarna då kunna diskuteras på bredare front. Ytterligare ett exempel är transporterna runt Mälarområdet, där en utökad användning av sjöfarten skulle kunna avlasta vägnätet, exempelvis genom en sjöburen containerpendel mellan hamnarna i Mälaren och den nya containerterminalen i Norvik. En fördjupad och lösningsorienterad proaktiv samverkan branschaktörerna emellan skulle i det fallet kunna fungera som en plattform för idéer om nya transportupplägg men också för att gemensamt identifiera hinder och åtgärder.

Ett exempel på en redan etablerad samverkansform som skulle kunna fungera som inspiration är Tillsammans för tåg i tid (se även avsnittet *Tillsammans för tåg i tid - TTT*).

Förslag till åtgärdsinsatser:
Samordna och genomför regionala godstransportråd i enlighet med Trafikverkets intentioner.
Ta initiativ till långsiktiga, branschöverskridande samverkansforum eller arbetsgrupper i mindre skala, med hög ambitionsnivå och tydlig målsättning att främja en överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart.
Ta vid behov initiativ till en mer händelsestyrd samverkan, vid förändringar i transportsystemet som påverkar fortsättningarna för transporter av gods på järnväg och med fartyg.

Insatser för stärkt forskning och innovation

Trafikverket ansvarar på regeringens uppdrag för finansiering av forskning och innovation (FoI) inom transportområdet och forskningsmedlen regleras från år till år i Trafikverkets regleringsbrev. Enligt nationell plan för transportsystemet 2018-2029 kommer Trafikverket att satsa 8 miljarder kronor på forskning och innovation under planperioden. Även andra myndigheter, forskningsfinansiärer och kommuner är aktuella för att stötta forsknings- och utvecklingsprojekt som berör ett transport- och energieffektivt samhälle där överflyttning kan ingå.

Trafikverkets arbete organiseras i sju olika forskningsportföljer med olika tematiska inriktningar och styrs av en särskild forsknings- och innovationsplan[53] som uppdateras minst en gång per år (se även avsnittet *Forskning och innovation*). Forskning har generellt sett en stor betydelse för det långsiktiga utvecklingsarbetet och inriktningen bör spegla det behov som för närvarande finns hos branschaktörerna, myndigheterna och akademin. Genom en tydligare inriktning mot överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart skulle Trafikverkets FoI-verksamhet bättre kunna möta den nationella godstransportstrategins inriktning och åtgärdsområden i ännu större utsträckning än vad som är fallet idag.

Överflyttning av gods i Trafikverkets FoI-plan

I nuvarande forsknings- och innovationsplan nämns som ett prioriterat forskning- och innovationstema i Sjöfartsportföljen ”den sjöfartsspecifika infrastrukturen och tekniken för sjötransportsystemet och hur dessa områden kan utvecklas och förnyas för att skapa förutsättningar för överflyttning från andra trafikslag”. Även områden som styrmedel och hinder för överflyttning nämns i samma portfölj. Sjöfarten ingår också som ett prioriterat forsknings- och innovationstema i Planera-portföljen, men då med fokus på effektsamband, verktyg och modeller. Vad gäller forskning och innovationstema inom järnvägen så omhändertas forskningsbehovet inom järnvägsunderhåll i en egen portfölj (Vidmakthålla). Det finns dessutom prioriterade forskningsområdena kopplade till exempelvis kapacitetsutnyttjande och säkerhet. Forskning på temat överflyttning nämns inte specifikt, men flera av nuvarande prioriterade områden inom järnväg stödjer en sådan utveckling.

I FoI-planen specificeras ett flertal insatser som skulle kunna bidra till en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. De beskrivs emellertid på olika platser i dokumentet och är inte samordnade, vilket bidrar till att kopplingen till överflyttning är otydlig. Begreppsanvändningen behöver lyftas fram och förstärkas och godstransportstrategin avspegla sig tydligare i planen, i synnerhet ambitionen att främja en överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart. Eftersom frågan i allra högsta grad är trafikslagsövergripande bör den hanteras som ett gemensamt forskningsområde snarare än som en isolerad fråga inom respektive trafikslag. Den nationella godstransportstrategin är som vägledande dokument relativt nytt och det har inte genomförts någon revidering av FoI-planen sedan strategin publicerades. Trafikverkets ambition är emellertid att successivt anpassa planen efter det pågående arbetet med godstransportstrategin. Under andra halvåret 2019 reviderar Trafikverket FoI-planen.

[53] Trafikverkets Forsknings – och Innovationsplan 2019–2024. Trafikverket 2018.

Ökad detaljeringsgrad av prioriterade FoI-områden

Med tydliga beskrivningar av FoI-planens prioriterade forsknings- och innovationsteman har Trafikverket möjlighet att uppmuntra forskning inom områden där myndigheten ser ett konkret behov. Resultaten kan på så vis skapa en direkt nytta såväl för branschens aktörer som för myndigheten själv, men det förutsätter att initiativen kommer underifrån i organisationen. Idag är FoI-planen i vissa stycken relativt generellt utformad och en stor del av projektens inriktning och utformning lämnas till den sökande. Genom en högre detaljeringsgrad i FoI-planen med särskilt avseende på överflyttning av gods skulle forskningsinsatserna kunna bli mer pricksäkra och svara upp mot en tydligare målbild.

Det finns områden där Trafikverket tydligare beskriver utvecklingsbehovet, exempelvis inom samhällsekonomiska modeller och verktyg. Detta specifika forskningsområde är beskrivet i en särskild utvecklingsplan och hanteras inom ramen för Planera-portföljen.[54] Syftet med planen är att tydliggöra vilka utvecklingsinsatser som krävs för att konsekvensbeskriva och värdera olika åtgärdsförslag. Planen ska ligga till grund för prioriteringar både i Trafikverkets ordinarie verksamhet, i verksamhetsplaneringen och i arbetet med forskning och innovation. I respektive avsnitt finns en bakgrundsbeskrivning och en konkret beskrivning av behovs- och utvecklingsområde som de sökande kan basera sin ansökan på.

På samma sätt skulle prioriterade forskningsområden inom intermodala transportlösningar och överflyttning av gods från väg till sjöfart kunna bli betydligt mera precisa i beskrivningarna. Ett grundproblem är emellertid att det är relativt få personer som jobbar med intermodala transporter och överflyttningsfrågor inom Trafikverket. Forskningsfrågor prioriteras dessutom ofta ner till förmån för arbetsuppgifter kopplade till linjearbetet. Utvecklingsfrågorna ingår vanligen inte som en naturlig del i arbetsuppgifterna.

Förkommersiell upphandling

Trafikverket kan genom förkommersiella upphandlingar genomföra riktade, långsiktiga satsningar inom specifika forskningsområden. Det kan ske exempelvis genom stöd till storskaliga demonstratorer eller genom finansiering av forskningsprogram. Ett exempel på en sådan satsning är Trafikverkets forskning- och innovationssatsning Triple F, som syftar till att bidra till det svenska godstransportsystemets omställning till fossilfrihet. Upphandlingen genomfördes 2017-2018, satsningen pågår i tolv år och omfattar Trafikverkets delfinansiering på 290 miljoner kronor, vilket ska kompletteras med delfinansiering från andra. Ett annat exempel är Trafikverkets branschprogram för hållbar sjöfart, som drivs av Lighthouse. Programmet löper över 10 år och omfattar 100 miljoner kronor av statliga medel och kompletteras med delfinansiering från branschen. Ett tredje exempel är Trafikverkets arbete med elvägsdemonstratorer, som finns på flera platser i landet.

[54] Trafikslagsövergripande plan för utveckling av metoder, modeller och verktyg – för analys av samhällsekonomi, järnvägskapacitet, effektsamband och statistik samt för trafik- och transportprognoser. Trafikverket 2017.

Genom en större, riktad satsning inom ett visst område skulle en förkommersiell upphandling också kunna vara ett tänkbart verktyg för att fördjupa kunskapen om överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart. Det skulle kunna ske exempelvis genom att ta fram affärsmodeller och tekniska lösningar som underlättar överflyttningen eller automatiseringen av stor- och småskaliga terminaler och hamnar.

Demonstrationsprojekt som en möjliggörare

Branschen har bland annat lyft fram demonstrationsprojekt som en möjlighet och ett verktyg för att visa att ett visst transportkoncept faktiskt fungerar. Genom att bevisa funktionen skulle osäkerheterna i att starta nya transportupplägg minska och incitamenten öka samtidigt som det skulle kunna inspirera fler aktörer till att starta nya transportupplägg baserat på resultaten från demonstrationsprojektet. Samtidigt har branschen en otydlig bild över möjligheterna till finansiering och på vilket sätt Trafikverket kan bidra.

Finansiering av demonstrationsprojekt (demo) kan ske med forsknings- och innovationsmedel och annan finansiering inom ramen för Trafikverkets FoI-portföljer, som inkluderar det nystartade demostödet. För att erhålla finansiering för demonstration krävs utöver rekommendation från de vanliga FOI-portföljerna även svar på hur resultaten kommer att implementeras. Demo är ett verktyg anpassat för idéer på hög mognadsgrad (TRL[55]) och måste redan i planeringsstadiet tydligt redogöra för vem eller vilka som ska nyttja resultatet, ägarförhållanden samt affärsmodeller. En demo handlar nödvändigtvis inte om att testa en sorts teknik, utan kan handla om utveckling och test av exempelvis affärsmodeller och policys. Trafikverket tillämpar EU:s statsstödsregler för alla forsknings- och innovationsprojekt, vilket innebär att utförare i regel måste bära en del av projektkostnaderna. Andelen varierar beroende på projektets karaktär, företagets storlek och andra villkor[56]. Sammantaget finns det vissa möjligheter för Trafikverket att finansiera demonstrationsprojekt inom olika områden, men det finns också begränsningar och åtaganden som den sökande behöver förhålla sig till. Även andra aktörer, exempelvis större kommuner, kan genomföra demonstrationsprojekt om överflyttning av gods till järnväg eller vattenburna transporter.

Förslag till åtgärdsinsatser:
Förtydliga förutsättningarna och informera branschen om möjligheterna att få stöd för genomförandet av demonstrationsprojekt. Det kan antingen i Trafikverkets forsknings- och innovationsplan eller i olika samverkansforum med branschen.

[55] Technology Readiness Level
[56] Trafikverkets guide för stödnivåer, definitioner och stödberättigande kostnader för bidrag till forskning och innovation.

Stärkt fokus på FoI sjöfart

Trafikverket fick i april 2019 i uppdrag av regeringen att utöka och bredda stödet till forskning och innovation inom sjöfartsområdet. Regeringens ambition är att upp till 100 miljon kronor årligen ska kunna utgå i ersättning till forsknings- och innovationsprojekt inom sjöfartsområdet, jämfört med dagens cirka 55 miljoner. Som skäl anger regeringen bland annat att det är särskilt angeläget med ökade insatser för forskning och innovation på sjöfartsområdet som kan bidra till att underlätta för en överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart och minska transportsektorns utsläpp av växthusgaser. Regeringen lyfter i beslutet särskilt fram att forsknings- och innovationsprojekt inom hamnsektorn, med fokus på exempelvis effektivitet, intermodalitet samt miljö- och klimatfrämjande åtgärder ska beaktas. I beslutet poängteras också att Trafikverket ska erbjuda stöd till sökande av forskningsmedel så att alla grundläggande förutsättningar är klargjorda och nödvändiga underlag kan lämnas in utan behov av kompletteringar.

Uppdraget till Trafikverket visar en tydlig ambition från regeringens sida att forskningsstödet till sjöfarten ska öka, både i form av medel och i form av stöd till de sökande. Från och med hösten 2019 administreras sjöfartsportföljen av två halvtidstjänster. En ökad satsning enligt ovan kan innebära både ökade krav på resurser och på kompetens. Stödet behöver emellertid inte ligga just under just sjöfartsportföljen, utan kan även hanteras inom ramen för andra portföljer eller vara en del av ett större forskningsprogram.

Spridning och tillämpning av forskningsresultaten

För att resultaten från forskningsprojekten ska få största möjliga nytta bör de vara lättillgängliga inte bara för de som jobba med forskning utan även för andra som kan tillgodogöra sig resultaten. Trafikverket publicerar i sin forskningsdatabas FUD-info[57] information om den forskning som finansieras, pågående och avslutade projekt, samt resultaten i form av rapporter[58]. Projektrapporter för pågående projekt eller annat underlag, kan tillhandahållas via diariet. Informationen förs nuläget även över till VTI:s transportforskningsdatabas. Trafikverket har ambitionen ersätta FUD-info med ett annat digitalt verktyg och har redan idag licens för DIVA (Digitala vetenskapliga arkivet) som på sikt kan komma att ersätta FUD-info. Ur ett användarperspektiv vore det önskvärt med någon form av prenumerationslösning, som gör det möjligt att ta del av resultaten utan aktiv sökning utifrån ett förbestämt urval.

Förslag till åtgärdsinsatser:
Lyft in överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart som ett prioriterat forskning- och innovationstema i Trafikverkets forsknings- och innovationsplan och öka detaljeringsgraden i beskrivningarna.
Analysera möjligheterna och förbered för en förkommersiell upphandling av ett forskningsprogram med särskilt fokus på överflyttning och ökad andel godstransporter på järnväg och med fartyg.

[57] https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/forskning-och-innovation/sok-forskningsprojekt/
[58] http://fudinfo.trafikverket.se/fudinfoexternwebb/pages/AnsokanStart.aspx

Information om omlastningspunkter i Trafikverkets system

Detta kapitel innehåller en redovisning av förutsättningarna för att utveckla de olika system som Trafikverket förvaltar och som beskriver olika delar av transportsystemet så att de bättre beskriver infrastruktur för omlastning i syfte att underlätta för överflyttning till järnväg och sjöfart. Kapitlet innehåller bedömningar av vilka system som bör omfattas, kostnader, tillgång till relevant information och en analys av nytta för avnämare i branschen.

Hur definieras infrastruktur för omlastning?

Infrastruktur för omlastning är punkter i transportsystemet där gods kan lastas om, exempelvis från fartyg till tåg eller från tåg till lastbil. I regeringens godstransportstrategi redogörs för ”viktiga noder för omlastning” (sid. 10). I uppräkningen ingår:

- Hamnar som fungerar som kombiterminaler för omlastning mellan sjöfart och väg och järnväg
- Rangerbangårdar som samlar ihop mindre järnvägstransporter till en större sammanhängande transport
- Kombiterminaler för omlastning mellan väg och järnväg
- Hamnar utan järnvägsanslutningar
- Renodlade lastbilsterminaler
- Flygfraktterminaler

Trafikverket definierar en kombiterminal som en omlastningsplats där väg möter järnväg och som normalt är öppen för flera trafikutövare, där samordningen och det operativa arbetet vid terminalen utförs av en neutral operatör. På en kombiterminal hanteras främst enhetslastat gods, det vill säga gods som transporteras i containrar, på växelflak eller semitrailer. Dessa omlastas mellan järnvägs- och vägfordonen med hjälp av truckar eller portalkranar. Punkter där omlastning sker mellan järnväg och väg och som inte ingår i Trafikverkets definition av en kombiterminal kallas i denna rapport för lastplats.

Information om omlastningspunkter

Informationen om omlastningspunkterna i Sverige ägs och förvaltas av ett flertal aktörer, se Tabell 1.

Tabell 1: Ägarskap och förvaltarskap av olika omlastningspunkter

Omlastningspunkt	**Förvaltare**
Hamn	Kommun Privat
Kombiterminal	Jernhusen Kommun Privat
Lastplats	Trafikverket Kommun Privat
Lastbilsterminal	Privat (ägs och förvaltas ofta av logistikföretag)
Flygfraktterminal	Swedavia Kommun Privat

Alla dessa aktörer har tillgång till en delmängd av informationen om omlastningspunkter. För att det ska finnas system som underlättar för planeringen av intermodala godstransporter måste det säkerställas att relevant data samlas, uppdateras och finns tillgänglig över tid. Ett första steg är att etablera ett samarbete där berörda parter åtar sig att ajourhålla informationen till viss nivå (kvalitet med avseende på tillförlitlighet, täckningsgrad etc.). I ett andra steg bör den tekniska lösningen (till exempel en karttjänst eller ett annat IT-system) anpassas.

Trafikverket ingår idag i ett samarbete med Luftfartsverket och Sjöfartsverket där man tar fram en dataprodukt[59] med information om bland annat intermodala omlastningspunkter. Arbetet är för närvarande vilande men Trafikverket planerar att återuppta det under 2019.

Förutsättningarna för ett samarbete för informationsutbyte behöver utredas vidare. I redovisningen av regeringsuppdragen Uppdrag om säker och effektiv tillgång till grunddata (Fi2018/02149/DF[60]) diskuteras grundläggande förutsättningar för tillgången på grunddata. Det kan finnas skäl att beakta delar av utredningens mer allmängiltiga slutsatser om offentlig förvaltnings ansvar och skyldigheter i samband med hantering av information.

Det är ett mycket omfattande arbete att ajourhålla information så att den är användbar i längden. Innan det beslutas om att komplettera ett eller flera system med information är det

[59] Dataprodukt ”Bytespunkter” och ”Stoppunkter”
[60] Uppdrag om säker och effektiv tillgång till grunddata, Slutrapport för regeringsuppdragen Fi2018/02149/DF, Fi2018/03036/DF och I2019/01060/DF

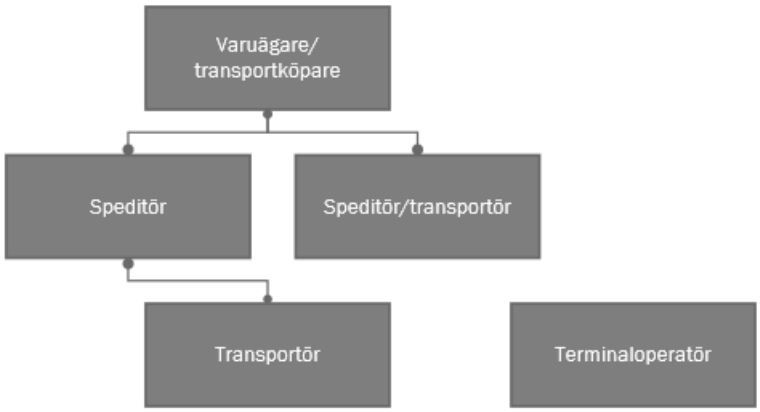
därför viktigt att kalkylera om de framtida kostnader som uppstår i samband med ajourhållningen motsvarar nyttan av informationen.

Trafikverket kan under vissa förutsättningar finansiera projekt med inriktning mot informationsflöde via myndighetens budget för forskning och innovation. Det kan ske exempelvis genom att ge stöd till forsknings- eller demonstrationsprojekt.

Nyttan för avnämarna i branschen

Inom regeringsuppdraget har det genomförts en enkätstudie som undersöker vilken nytta branschen skulle se i ett system med olika information om omlastningspunkter. Frågorna ställdes till 113 personer varav 72 personer svarade på enkäten. Resultaten redovisas i sin helhet i bilaga 1.

Behovet av information skiljer sig något beroende på vilken roll man har på transportmarknaden och vilka beslut som ska fattas. Trafikanalys har i sin rapport *En breddad ekobonus* valt att dela upp branschens aktörer i följande grupper. Behovsanalysen i detta uppdrag har genomförts utifrån samma uppdelning.



Figur 3: Huvudsakliga aktörer och deras inbördes förhållanden i transportkedjan.[61]

Bland de personer som svarade arbetar 29 stycken som varuägare (40 procent), 10 stycken som hamnägare/hamnoperatörer (14 procent), 9 personer som tågoperatörer (13 procent), 7 personer på rederier (10 procent), 6 personer som speditörer (8 procent) och 5 stycken som terminalägare/terminaloperatörer (7 procent).

Varuägare

Som Trafikanalys skriver i sin rapport är det varuägaren som oftast är den som köper transporten och som sätter ramarna för transporten. Ramarna beror på karaktären hos godset som ska fraktas samt karaktären på flödet.[62]

Enkätundersökningen och intervjuerna som utförts inom ramen för detta regeringsuppdrag visar att varuägare främst är intresserade av information om det geografiska läget samt

[61] En breddad ekobonus, s.13. Trafikanalys 2019.
[62] En breddad ekobonus, s. 15. Trafikanalys 2019.

serviceutbudet. De är inte i lika stor utsträckning intresserade av information om infrastrukturen, även om det är av visst intresse.

Varuägare använder informationen framförallt för att fatta beslut i val av transportupplägg. Flera varuägare angav att de inte ser ett behov av ett system som beskriver omlastningspunkter. De varuägare som uppgav att de hade ett behov av ett system som presenterar information om omlastningspunkter vill främst se vilka transportalternativ som finns och vilka effekter en överflyttning till intermodala lösningar skulle ha på främst deras kostnader och transportens miljöpåverkan. Vissa framförde att de vill kunna ställa bättre krav vid inköp av transporttjänster.

Speditörer

Speditören är den aktör som förmedlar transporter mellan varuägare och transportör. I vissa fall är speditören och transportören samma företag. Enskilda varuägare har sällan godsflöden med hög fyllnadsgrad i båda riktningar i ett transportflöde. Därmed är speditörerna utifrån sin roll i transportsystemet centrala aktörer för att skapa balans i transportflödena.[63] Speditörer använder information för att välja och planera ett transportupplägg.

Enkätundersökningen och intervjuerna som utförts inom ramen för detta regeringsuppdrag pekar på att speditörer, liksom varuägare, främst är intresserade av generell information om omlastningspunkterna, som geografiskt läge, lyftutrustning, hastighet för omlastning och så vidare. Men även information om infrastrukturen är av betydelse för speditörerna.

Transportörer

Transportören är den aktör som tillhandahåller och utför transporter. Det är inte ovanligt att speditören och transportören är samma aktör, det vill säga samma företag som tar fram transportlösningen står också för själva förflyttningen. Transportörer är olika typer av företag beroende på trafikslag och kan vara ett åkeri för lastbilstransporter, en tågoperatör för järnvägstransporter, ett rederi för sjötransporter eller ett flygbolag för flygtransporter. En transportör kan dessutom tillhandahålla transporter inom flera olika trafikslag.[64]

Sammanfattningsvis pekar enkätundersökningen på att information om infrastruktur för omlastning är mest intressant om omlastningspunkten berör transportören direkt, tågoperatörer ser stor nytta i uppgifter om järnvägsterminaler medan rederier ser överlag en stor nytta i uppgifter om hamnar. Både information om geografiskt läge, tjänsteutbud och infrastruktur är av intresse.

Terminaloperatörer

En kombiterminaloperatör ansvarar främst för verksamheten på terminalen, men kan i vissa fall även agera som tågoperatör eller speditör. Intäkter kommer främst från avgifter för hantering av lastbärare i form av lyft av containers eller trailers. En sjöterminal (hamn) har som huvudsaklig uppgift att överföra gods mellan sjötransporter och landtransporter

[63] En breddad ekobonus, s. 16. Trafikanalys 2019.
[64] En breddad ekobonus, s. 16. Trafikanalys 2019.

(intermodal omlastning). Stora hamnar kan även fungera som godsöverföringspunkter mellan olika typer av fartyg såsom mellan transoceana fartyg och feederfartyg.[65]

Terminaloperatörerna ser överlag viss eller stor nytta i att ett system visar information om hamnar och terminaler. I frågan om vilken information som bör tillhandahållas skiljer sig åsikterna; en person skriver att Trafikverket bör hålla sig till basuppgifter som uppgifter om anläggningen. Andra efterlyser information om trafik och till och med en bokningstjänst för transporter.

Trafikverkets informationssystem

I detta avsnitt redovisas de informationssystem som Trafikverket förvaltar och som kan utvecklas så att de bättre beskriver infrastruktur för omlastning. Syftet med en sådan utveckling är främst att underlätta planeringen av intermodala transporter. Utgångspunkt är de behov som identifierats i enkätundersökningen och i intervjuerna som genomförts med varuägare, speditörer, transportörer och terminaloperatörer.

I begreppet system tolkas IT-applikationer och dokument in. Information till dessa system kommer från databaser. Flertalet av de relevanta system som identifierats kommer i form av en karttjänst. Relevanta databaser och system är:

- **Nationella vägdatabasen (NVDB)**
  Grunddatabas med information om den befintliga svenska väginfrastrukturen. Information tillhandahålls bland annat i en karttjänst på webben.

- **Nationella järnvägsdatabasen (NJDB)**
  Databas med information om den befintliga svenska järnvägsinfrastrukturen. Information tillhandahålls bland annat i en karttjänst på webben.

- **Lastkajen**
  Webbtjänst där externa avnämare kan hämta datafiler om den svenska väg- och järnvägsinfrastrukturen. Information kommer bland annat från NVDB och NJDB.

- **Inspire Geoportal**
  Europeisk webbtjänst där avnämare får tillgång till information om infrastrukturen i Europa. Innehåller samma information som Lastkajen, översatt till engelska.

- **Järnvägsnätsbeskrivningen (JNB) Karttjänst**
  Trafikverkets ”produktblad” som ger aktuell information om omfattning, kvalitet och kostnader av de olika tjänster som ett tågföretag kan köpa av Trafikverket.

- **Laslo**
  Karttjänst med information om de lastplatser med järnvägsanslutning som Trafikverket förvaltar.

[65] En breddad ekobonus, s. 16. Trafikanalys 2019.

Nationell vägdatabas (NVDB)

Den nationella vägdatabasen (NVDB) är en grunddatabas som har som syfte att förse samhället med grundläggande data om det samlade svenska vägnätet. NVDB är ett samarbete mellan Trafikverket, Sveriges kommuner och landsting, skogsnäringen, Transportstyrelsen och Lantmäteriet. Trafikverket är huvudman för NVDB.

I vägdatabasen finns information om exempelvis väghållare, antal körfält, bärighet, bullerskydd, rastplatser mm. Det finns däremot ingen information om lastbilsterminaler och andra omlastningspunkter. Data levereras och ajourhålls av olika aktörer, beroende på vem som äger informationen.

NVDB tillhandahåller information bland annat i en karttjänst med information om Sveriges väganläggning. Omlastningspunkter som skulle höra hemma i NVDB är:

- Lastbilsterminaler
- Andra omlastningspunkter med väganslutning.

Information om dessa omlastningspunkter som NVDB lämpligen skulle kompletteras med, är:

- Geografiskt läge
- Information om väganläggningen

NVDB innehåller redan i dag information om det geografiska läget av till exempel hållplatser och rastplatser. NVDB innehåller också information om tekniska egenskaper av väganläggningen som bärighet, antal körfält mm. Därför skulle systemet vara en naturlig hemvist för information om det geografiska läget av lastbilsterminaler och andra omlastningspunkter med väganslutning samt information om väganläggningen i anslutning till dessa punkter.

I enkätundersökningen svarade två av 72 personer att de använder NVDB, varav en varuägare och en i kategorien ”Annat”.

Nyttan av att lägga till information om omlastningspunkter i NVDB bedöms som måttlig eftersom systemet även efter en eventuell komplettering inte kan ge en heltäckande bild över samtliga omlastningspunkter för intermodala transporter. Information om tjänsteutbudet skulle saknas för de omlastningspunkter som beskrivs i systemet.

Kostnaden av komplettering med information uppskattas som låg. Det skulle även uppstå en kostnad för övriga infrastrukturägare som lämnar och ajourhåller data till NVDB. De framtida kostnader som uppstår i samband med ajourhållningen av informationen antas däremot vara högre och bör utredas närmare.

Nationell järnvägsdatabas (NJDB)

Den nationella järnvägsdatabasen (NJDB) är en databas som har som syfte att förse samhället med grundläggande data om det samlade svenska järnvägsnätet och att uppfylla de krav som ställs på Trafikverket gällande information och tillhandahållande om det svenska järnvägsnätet. De data som finns i NJDB kan tillhandahållas på olika sätt, varav ett är den webbaserade karttjänsten NJDB på webb.

NJDB innehåller även uppgifter om infrastruktur som inte förvaltas av Trafikverket. Data kommer från Trafikverket, kommuner, Inlandsbanan, Arlandabanan, Öresundsbrokonsortiet, hamnar, industrier och andra privata aktörer. Information som presenteras i NJDB kan även laddas ner i filformat från applikationen Lastkajen (se även avsnitt Lastkajen i detta kapitel).

NJDB visar vem som är infrastrukturförvaltare på de olika delarna av järnvägsnätet samt tekniska uppgifter om den fysiska anläggningen som till exempel spårbeteckning, spårvidd, elektrifiering, lastprofil osv. I NJDB finns däremot inte någon information om omlastningspunkter.

NJDB är en karttjänst med information om Sveriges järnvägsanläggning. Omlastningspunkter som skulle höra hemma i NJDB är:

- Rangerbangårdar
- Last- och lossningsplatser
- Kombiterminaler
- Andra omlastningspunkter med järnvägsanslutning

Information om dessa omlastningspunkter som NJDB lämpligen skulle kompletteras med, är:

- Geografiskt läge
- Information om järnvägsanläggningen

NJDB innehåller i dag information om det geografiska läget av plattformar, järnvägsbroar mm. NJDB innehåller också information om tekniska egenskaper av järnvägsanläggningen som lastprofil eller spårvidd. Därför skulle systemet vara en naturlig hemvist för information om det geografiska läget av rangerbangårdar och andra omlastningspunkter med järnvägsanslutning samt information om järnvägsanläggningen i anslutning till dessa punkter.

I enkätundersökningen svarade tre av 72 personer att de använder NJDB, varav en tågoperatör och två i kategorien ”Annat”.

Nyttan av att lägga till information om omlastningspunkter i NJDB bedöms som måttlig eftersom systemet, liksom NVDB, även efter en eventuell komplettering inte kan ge en heltäckande bild över samtliga omlastningspunkter för intermodala transporter. Information om tjänsteutbudet skulle saknas för de omlastningspunkter som beskrivs i systemet.

Kostnaden för Trafikverket för komplettering med information uppskattas som låg. De framtida kostnader som uppstår i samband med ajourhållningen av informationen antas däremot vara högre och bör utredas närmare.

Lastkajen

Lastkajen är en webbtjänst där externa avnämare kan hämta datafiler om den svenska väg- och järnvägsinfrastrukturen. Det är samma information som presenteras i NVDB och NJDB. Den kan kompletteras med samma information som NVDB och NJDB vilket inte bedöms generera några större tillkommande kostnader. Webbtjänsten skulle inte ge en heltäckande bild över alla omlastningspunkter, inte innehålla all relevant information och informationen presenteras heller inte i form av en karttjänst. Nyttan bedöms därmed som måttlig.

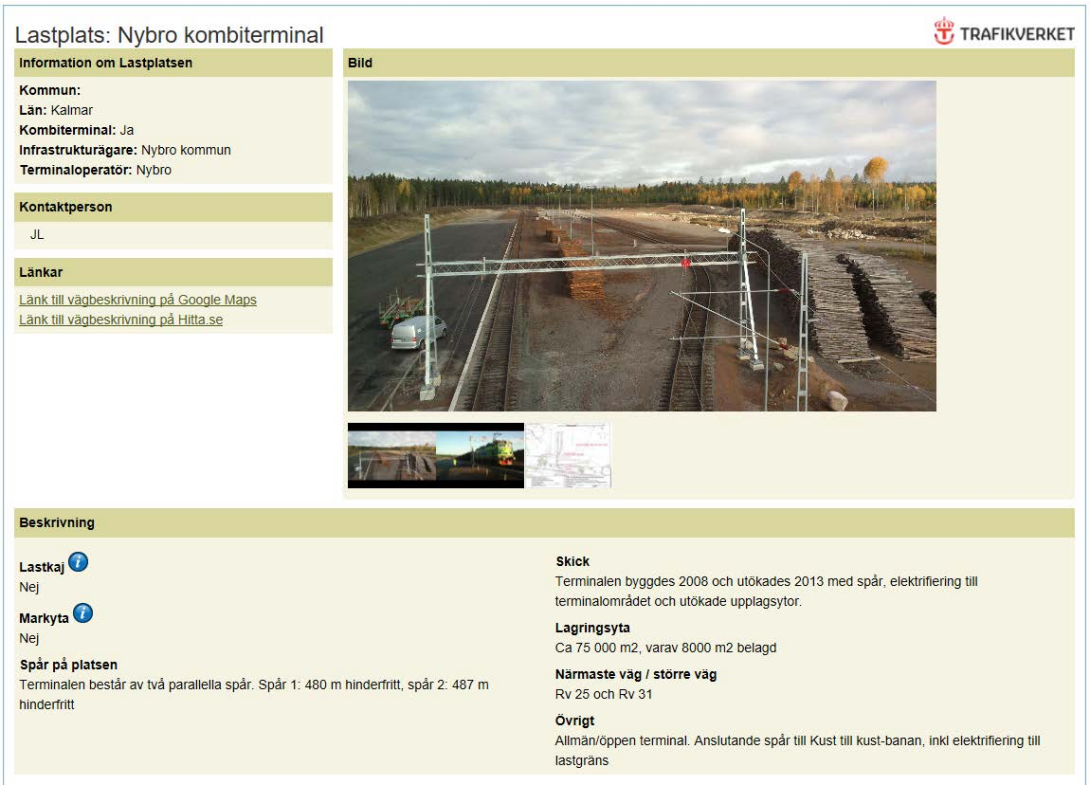
Inspire Geoportal

Inspire Geoportal är en europeisk webbtjänst där avnämare får tillgång till information om infrastrukturen i Europa. Webbtjänsten innehåller samma information som Lastkajen, översatt till engelska. Webbtjänsten skulle inte ge en heltäckande bild över alla omlastningspunkter, inte innehålla all relevant information och information presenteras inte i form av en karttjänst. Däremot kan aktörer som inte talar svenska via Inspire få viss information om omlastningspunkterna i Sverige. Nyttan bedöms därmed som måttlig.

Laslo

Systemet Laslo (*las*t- och *lo*ssningsplatser) presenterar information om lastplatser som Trafikverket förvaltar och som ligger i anslutning till järnvägsanläggningen. Även vissa platser som inte förvaltas av Trafikverket finns i systemet. Information är både information om infrastrukturen och om tjänsteutbudet, till exempel om det finns lagringsyta. Systemet Laslo togs ursprungligen fram för att beskriva lastplatser på järnväg.

I Laslo finns information om geografiskt läge, infrastrukturägare, vissa uppgifter om infrastrukturen, lagringsyta och uppgifter om angränsande infrastruktur.



Figur 4: Information om omlastningspunkt i Laslo

Det finns möjligheten att komplettera systemet Laslo med information om fler omlastningspunkter i syftet att underlätta planeringen av intermodala transporter. Själva IT-lösningen skulle inte nödvändigtvis behöva förändras.

Omlastningspunkter som Laslo kan kompletteras med är:

- Rangerbangårdar
- Hamnar
- Kombiterminaler som inte förvaltas av Trafikverket
- Andra omlastningspunkter med järnvägsanslutning
- Renodlade lastbilsterminaler
- Flygfraktterminaler

Information om dessa omlastningspunkter som Laslo kan kompletteras med:

- Generell information (t.ex. geografiskt läge, öppettider, lagermöjligheter)
- Information godstrafiken till och från omlastningspunkten
- Information om järnvägsterminal
- Information om väganslutningar till och från omlastningspunkten
- Information om hamn och farledsanslutningar (t.ex. vattendjup)

Nyttan av att utveckla Laslo jämfört med NDVB och NJDB bedöms som stor eftersom Laslo lämpar sig för att lägga in information om omlastningspunkter oberoende trafikslag. Information om både infrastruktur och tjänsteutbud kan matas in i systemet.

I enkätundersökningen svarade en av 72 personer att den i dag använder Laslo. Bland avnämarna skulle varuägare och speditörer ha störst nytta av utvecklingen av Laslo eftersom dessa grupper efterfrågar övergripande information om omlastningspunkter för samtliga trafikslag i ett och samma system. Informationen i Laslo främst kan användas för den övergripande planeringen av intermodala godstransporter.

Kostnaden för Trafikverket uppskattas som låg, omkring 100 000 kronor för komplettering med information. De framtida kostnader som uppstår i samband med ajourhållningen av informationen antas däremot vara högre och bör utredas närmare.

Möjligheten att andra infrastrukturförvaltare (till exempel hamnar eller kombiterminaler) ajourhåller den information som de själva bidrar med till systemet, bör ses över. I NVDB är det redan idag möjligt att andra än Trafikverket bidrar med aktuell information. Laslo kan behöva utvecklas i detta syfte vilket skulle generera ytterligare kostnader.

Järnvägsnätsbeskrivningen (JNB) och JNB Karttjänst

Järnvägsnätsbeskrivning (JNB) är ett dokument som publiceras årligen och ger den som avser att ansöka om kapacitet på det statliga järnvägsnätet nödvändig information om förutsättningarna.

JNB ger viss information om den järnvägsinfrastruktur som Trafikverket förvaltar. Dokumentet innehåller ett förteckningar över bland annat Trafikverkets bangårdar, lastplatser, hamnar med järnvägsanslutning och ett antal kombiterminaler. JNB presenterar även de tjänster som Trafikverket erbjuder, med information om var de finns tillgängliga, hur tilldelning av tjänsterna går till, vilka avgifter som gäller och de villkor som gäller för att få tillgång till tjänsterna. Exempel på tjänster är uppställning, tågbildning och drivmotorström.

Kopplat till dokumentet JNB finns även JNB Karttjänst på Trafikverkets hemsida. Användaren kan välja ut information om det järnvägsnät som Trafikverket förvaltar. Informationen visas på en karta, till exempel vilka signalsystem som finns på olika sträckor, vilka banor som är elektrifierade, var det finns dubbelspår och så vidare.

I karttjänsten kan man se det geografiska läget av:

- Bangårdar
    - Rangerbangård kategori 1
    - Rangerbangård kategori 2
    - Övrig bangård
- Trafikplatser
    - Lastplatser för gods
    - Anslutning till hamn
    - Kombiterminal med järnvägsanslutning

Det finns också viss information om dessa i systemet.

Exempel Trafikplats – Lastplats för gods

Attributnamn	Värde
Trafikplats	Trollhättan
Signatur	Thn
Resandeutbyte	Ja
Kombiterminal med järnvägsanslutning	Nej
Anslutning till hamn	Nej
Lastplatser för gods	Ja

Figur 5: Information om omlastningspunkt i JNB Karttjänst

I karttjänsten finns i dag ingen information om avgifter.

Utvecklingspotential för JNB och tillhörande karttjänst bedöms som liten eftersom det i JNB enbart ingår Trafikverkets egen infrastruktur.

Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/2177 föreskriver att Trafikverket ska upprätta en anläggningsbeskrivning för de anläggningar för tjänster och de tjänster som de ansvarar för. Anläggningsbeskrivningen ska inbegripa information om tekniska egenskaper hos Trafikverkets omlastningspunkter, information om deras placering och öppettider, kontaktuppgifter, en beskrivning av de tjänster som tillhandahålls, avgifter med mera.

Trafikverket planerar att publicera denna information på den EU-gemensamma plattformen railfreightportals.eu.

Informationssystem utanför Trafikverket

Att regelbundet inhämta och förvalta information från andra terminalförvaltare bedöms inte vara optimalt eftersom det skulle krävas en regelbunden ajourhållning i Trafikverkets databaser. Det skulle medföra två huvudsakliga nackdelar:

- Risken att information inte uppdateras i tid
- Kostnader i samband med ajourhållning av informationen

Ett alternativ skulle vara ett samarbete med andra infrastrukturförvaltare i ett gemensamt system, så som det idag redan sker i NVDB och NJDB.

Det finns idag ett antal system som syftar till att underlätta ruttplaneringen för intermodala transporter. Dessa system tillhandahåller information om omlastningspunkter.
Trafikverkets bidrag skulle kunna vara att

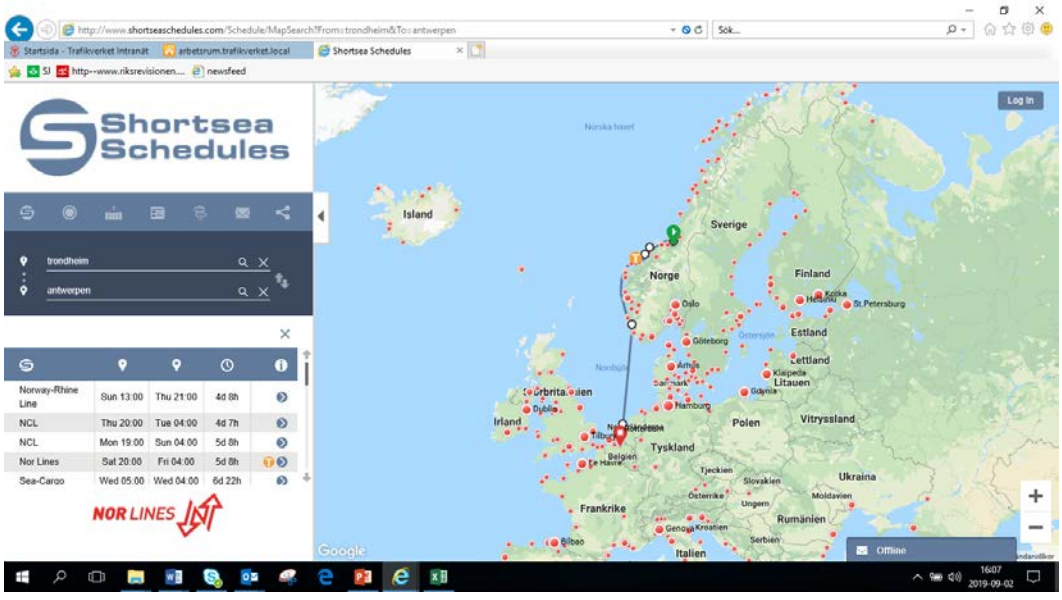
- Bidra med information
- Ta över förvaltning medan relevanta aktörer bidrar med egen information

Två exempel på sådana system är beskrivna nedan.

Short Sea Schedules

Short Sea Schedules är ett helt öppet verktyg som utvecklats på initiativ av norska Short Sea Promotion Center (SPC)[66], i syfte att visa på möjliga närsjöfartsbaserade transportupplägg till och från Norge. I systemet kan användaren mata in önskad avsändar- respektive mottagarort och får då information om alternativa sjötransportlösningar, rutter, avgångstider, kontaktinformation med mera. Transportörerna, i det här fallet rederierna, förser själva administratören av systemet med uppdaterad information om tidtabeller med mera, som matas in manuellt löpande. Det är också möjligt att mata in motsvarande information om järnvägstransporter, vilket möjliggör förslag till intermodala transportlösningar som både inkluderar järnväg och sjöfart. Systemet är ingen marknadsplats, utan visar endast på transportmöjligheterna och vilka aktörer som ska kontaktas för att köpa transporten. Det är också möjligt att bygga på systemet med moduler som skulle göra det möjligt för exempelvis varuägare att lägga in information om sina godsvolymer och godsflöden, för att underlätta samlastning med andra varuägare.

Systemets funktion bygger på att aktörerna själva aktivt deltar och det finns inga garantier för att det ger en fullständig bild över utbudet. Drivkraften för transportörerna är möjligheten att synliggöra sina respektive transportutbud. Det bidrar till en ömsesidig nytta och skapar vissa konkurrensfördelar jämfört med att inte bidra med informationen. För närvarande diskuteras ett i samarbete med SPC i Sverige att utöka systemet till att omfatta även det svenska linjenätet. SPC Sverige organiseras under Maritimt forum och finansieras av Trafikverket inom ramen för stöd till ideella föreningar från år till år. På ett liknande sätt finansieras SPC i Norge av Kystverket, Samferdselsdepartementet och norska Maritimt forums medlemmar gemensamt.



Figur 6: Short Sea Schedules

[66] SPC är ett EU-initiativ som finns i de flesta europeiska länder och som syftar till att främja närsjöfarten.

Sjöfartsverkets kartverktyg

Under arbetet med Sjöfartsverkets regeringsuppdrag att analysera utvecklingspotentialen för inlands- och kustsjöfart utvecklades tillsammans med Trafikverket ett kartverktyg, i syfte att beskriva tillgängligheten till hamnar och lastageplatser i Sverige för olika typer av fartyg. Tanken var att utifrån följande kriterier identifiera samtliga tänkbara lastnings- och lossningsplatser i Sverige:

- Generellt: hamnen ska kunna ta emot fartyg med ett djupgående av minst 3,0 meter och med en längd av minst 50 meter.
- Bulk och styckegods: det ska finnas en kaj och en hamnplan
- Våtbulk: det ska finnas en rörledning vid kaj och en cistern iland
- Container: hamnen ska kunna hantera containers (eller ha gjort det de senaste åren)
- Roro/färja: det ska finnas ett roro-läge

Kartläggningen gjordes dels med utgångspunkt från de hamnar som finns redovisade i publikationen Svensk lots, men också genom att samla in lokal detaljkunskap från Sjöfartsverkets lotsområden. Totalt identifierade 146 tänkbara hamnar och lastageplatser, vilket kan jämföras med de 54 allmänna hamnar som ofta nämns som Sveriges hamninfrastruktur. Informationen sammanställdes i ett sökbart, ArcGIS [67]-baserat kartverktyg med sjökortsbild, där även järnvägsnätet lades in. Bland annat finns information om vilken typ av fartyg som kan hanteras, maximalt djupgående, om det är en allmän hamn ock om hamnen har tillstånd för hamnverksamhet enligt miljöbalken. Det finns också viss information om omlastningspunkterna för järnväg. Farlederna och järnvägsnätet finns presenterade i sin helhet visuellt. Informationen i kartverktyget har inte uppdaterats sedan det färdigställdes under hösten 2016.

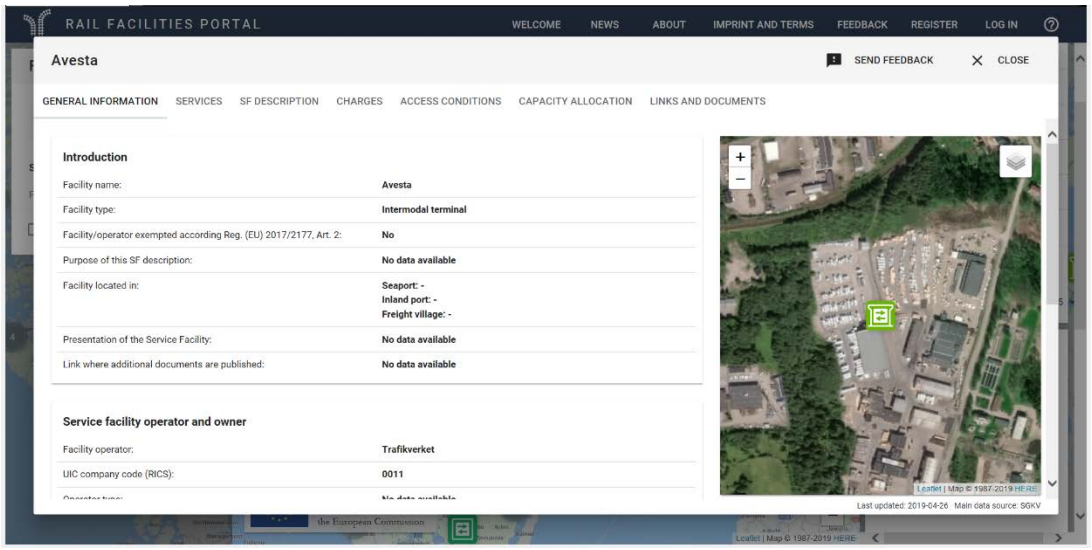
Utöver kartverktyget förvaltar Sjöfartsverket flera andra system med viss information om hamnar, bland annat isbrytarverksamhetens verktyg IB-Net, Maritime Single Window (MSW), Safe SeaNet System (SSNS) samt sjöräddningsverksamhetens CordCom och ResQmap. Inget av dess IT-verktyg bedöms emellertid innehålla information som underlättar planeringen av intermodala transporter.

Rail Facilities Portal

Rail Facilities Portal är en gemensam europeisk webbportal som initierades av Europeiska unionens kommission. På portalen får användaren tillgång till information om olika anläggningar för tjänster, till exempel kombiterminaler. Även hav- och inlandshamnanläggningar som är kopplade till järnvägsverksamhet finns med i portalen. Syftet med portalen är att speditörer, transportörer med flera ska få samlad information på ett och samma ställe som de kan använda för planering av godstransporter på järnväg.

Trafikverket använder portalen för att uppfylla kraven i genomförandeförordningen (EU) 2017/2177 av den 22 november 2017 om tillträde till anläggningar för tjänster och järnvägsrelaterade tjänster.

[67] Geografiskt informationssystem som möjliggör behandling, presentation och distribution av geografiska data.



Figur 7: Avesta kombiterminal i Rail Facilities Portal

Svar på regeringsuppdragets frågeställningar

I detta kapitel redovisas resultaten från samtliga av regeringsuppdragets tre deluppdrag, nämligen att:

- inventera vilka åtgärder som Trafikverket kan vidta som skapar förutsättningar för fler godstransporter på järnväg och med fartyg.

- utreda förutsättningarna för och ta fram förslag till åtgärder för att öka godstransporternas nyttjandegrad i järnvägssystemet, utan att det drabbar persontrafiken med tåg.

- redovisa förutsättningar för att utveckla de olika system som Trafikverket förvaltar som beskriver olika delar av transportsystemet så att de bättre beskriver infrastruktur för omlastning,

Åtgärder som skapar förutsättningar för fler godstransporter på järnväg och med fartyg

För att skapa förutsättningarna för fler godstransporter på järnväg och med fartyg och därigenom bidra till en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart kommer Trafikverket att vidta åtgärder inom nedanstående områden.

Planering

- 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.

- 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.

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

- 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.

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

- 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

- Överväga möjligheteten 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.

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

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

Incitament

- 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.

- 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.

- Utreda hur en rabatt på banavgifter för nya transportupplägg skulle kunna utformas, med beaktande av eventuella negativa effekter för sjöfarten[68].

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

- 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.

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

[68] Med stöd av Järnvägslagen (2004:519)

Samverkan

- 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.

- 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.

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.

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

Åtgärder som ökar nyttjandegraden i järnvägssystemet

För att förbättra nyttjandegraden i järnvägssystemet kommer Trafikverket att:

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

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

- 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.

- 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.

- Utreda hur en rabatt på banavgifter på sträckor med avsevärt underutnyttjande skulle kunna utformas, med beaktande av eventuella negativa effekter för sjöfarten.[69]

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

Förutsättningar för att utveckla Trafikverkets informationssystem

Förutsättningarna för att utveckla de system som Trafikverket idag förvaltar så att de bättre beskriver infrastrukturen för omlastning bedöms vara begränsade, åtminstone om syftet är att underlätta planeringen av intermodala transporter. Trafikverket förfogar idag främst över information om egna anläggningar, men har också viss information om anläggningar som ägs av andra än Trafikverket. Informationen gäller främst järnvägsrelaterade terminaler. Information om hamnar och flygterminaler finns i betydligt mindre omfattning. Det är visserligen möjligt att komplettera något av de publika informationssystem som Trafikverket förvaltar idag till att omfatta även information om hamnar och flygterminaler, men informationen behöver då tillhandahållas och ajourhållas av de aktörer som äger eller driver terminalerna. Detsamma gäller information om terminaler i järnvägssystemet som ägs eller drivs av andra än Trafikverket. Enligt den enkätundersökning som Trafikverket genomfört kan endast drygt hälften (61 procent) av de tillfrågade tänka sig att bidra med sådan information, av varav drygt tre fjärdedelar (77 procent) kan tänka sig att ajourhålla informationen.

Den information som Trafikverket skulle kunna tillhandahålla om omlastningspunkter är av mer statisk och grundläggande karaktär, som exempelvis geografisk lokalisering och uppgifter om infrastrukturhållare. Samtidigt visar de intervjuer och den enkät som genomförts att den information som efterfrågas av avnämarna är mer dynamisk och kopplad till tjänsteutbudet i terminalerna, som till exempel avgångstider, priser och uppgifter om operatörer. Den typen av information skulle kunna underlätta planeringen av intermodala transporter avsevärt, men inget som Trafikverket bör utveckla sina system för. Behovet bör istället kunna tillgodoses av marknaden.

Utifrån ovanstående förutsättningar bedöms nyttan med att utveckla Trafikverkets system så att de bättre beskriver infrastrukturen för omlastning vara begränsad för avnämarna i branschen. Samtidigt bedöms kostnaden för att komplettera Trafikverkets system med grundläggande information vara relativt låg (cirka 100 000 kronor). En mer komplett geografisk överblick skulle kunna ge transportköparna ett något bättre underlag vid upphandling av transporter, även om väsentlig information fortfarande skulle saknas. Bättre information om omlastningspunkterna skulle också kunna underlätta Trafikverkets egen planering, exempelvis vid bedömning av överflyttningspotentialer eller som underlag vid dispenshantering. Det informationssystem som bedöms ha bäst förutsättningar för att utvecklas är Laslo, som idag beskriver lastplatser med järnvägsanslutning.

[69] Med stöd av Järnvägslagen (2004:519)

Slutsatser och avslutande reflexioner

Den politiska ambitionen att få till stånd en överflyttning från väg till järnväg och sjöfart har på senare tid förtydligats och konkretiserats. Trafikverket har, som ansvarig myndighet för infrastrukturplaneringen för samtliga trafikslag, en viktig roll för att de politiska ambitionerna ska kunna realiseras. Myndigheten kan själva vidta en rad åtgärder som främjar en överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart och som ökar godstransporternas nyttjandegrad i järnvägssystemet. Åtgärderna spänner över ett flertal verksamhetsområden och för att faktiskt genomföras behöver insatserna initieras, samordnas och följas upp. När det gäller nyttjandegraden i järnvägssystemet pågår det inom Trafikverket en rad olika initiativ som syftar till att förbättra kapaciteten i järnvägssystemet och som också branschen är involverade i. Ett problem är emellertid att många av åtgärderna spänner över en längre tid, medan behovet av att öka järnvägens och sjöfartens andel av godstransporterna är här och nu. Det är därför viktigt att de åtgärder som har potential att ge snabb effekt prioriteras och genomförs så snart som möjligt.

Trafikverket förvaltar idag en rad olika system där det är möjligt att lägga till information om omlastningspunkter: ett system beskriver den svenska väginfrastrukturen (NVDB), ett system den svenska järnvägsinfrastrukturen (NJDB), ett beskriver Trafikverkets last- och lossplatser (Laslo) och JNB som beskriver förutsättningar för den som vill ansöka om järnvägskapacitet. En utveckling av till exempel Laslo skulle kunna tillföra en viss nytta både för avnämare i branschen och för Trafikverket själva. Branschen och Trafikverket skulle då få bättre och mer heltäckande överblick över bland annat omlastningspunkternas geografiska läge och anslutande infrastruktur. I första hand bör en eventuell utveckling av systemet fokusera på information som är lättillgänglig och möjlig att importera och som ger tydlig nytta, exempelvis den information om hamnarna som ligger i Sjöfartsverkets kartverktyg.

Det har under intervjuerna och i enkätundersökningen framkommit att branschen skulle se ett värde i ett system som omfattade samtlig för intermodala transporter relevant information om infrastrukturen och omlastningspunkterna, alltså även sådan information som inte förvaltas av Trafikverket. Ett sådant system skulle exempelvis kunna inkludera information om andras anläggningar och information om transporttjänsteutbudet till och från terminalerna. Utveckling och regelbunden ajourhållning av system och data kräver emellertid resurser. Det är dessutom tveksamt om Trafikverkets system är den mest effektiva lösningen för att tillhandahålla information som underlättar planeringen av intermodala transporter. Trafikverkets inställning rent generellt är att myndigheten kan bidra med information till andras system men ska inte utveckla och förvalta informationssystem som kan tillhandahållas av marknaden. Från flera håll har det också framförts att marknaden själva borde kunna tillgodose behovet genom befintliga lösningar. Trafikverket skulle emellertid under visa former kunna delfinansiera utvecklingen av ett intermodalt planeringsverktyg, exempelvis om det drivs som ett forsknings- eller demonstrationsprojekt.

De åtgärdsinitiativ som föreslås i denna rapport pekar på Trafikverket som initiativtagare och genomförare. Även om Trafikverket har en viktig roll och funktion förutsätter flera av åtgärderna fortsatta samarbeten med och mellan aktörerna i transportkedjan för att de ska ge effekter på bred front.

Sammantaget behöver Trafikverket jobba mer målinriktat, systematiskt och samordnat för att öka andelen godstransporter på järnväg och med fartyg. För att ta ett tydligare och mer samlat grepp i frågan kommer Trafikverket därför att upprätta en färdplan för överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart. Färdplanen ska beskriva vilka åtgärder Trafikverket kommer att vidta för att andelen godstransporter på järnväg och med sjöfart ska öka. Den kommer också att tydliggöra hur insatserna ska samordnas, genomföras och prioriteras.

Intervjuförteckning

Akademi

Richard Bergqvist, professor Handelshögskolan Göteborg, 2019-04-01 (personligt möte).
Åsa Burman, verksamhetschef Lighthouse, 2019-04-16 (telefon).
Bo Lennart Nelldal, professor Emeritus KTH, 2019-04-25 (personligt möte).
Johan Woxenius, professor Handelshögskolan Göteborg, 2019-04-29 (telefon).

Branschföreningar

Karolina Boholm, transportdirektör Skogsindustrierna, 2019-03-19 (telefon).
Christine Hanefalk med flera, branschchef Sveriges hamnar, 2019-03-19 (Skype).
Rikard Engström, VD Svensk sjöfart, 2019-04-03 (personligt möte).
Gustaf Engstrand, Head of Policy and European Affairs Branschföreningen Tågoperatörerna (BTO), 2019-05-23 (Skype).

Hamnar

Carola Alzén, VD Mälarhamnar, 2019-03-26 (telefon).
Niklas Hermansson, logistikutvecklare samt Linda Astner, Chef Port Authority, Gävle hamn, 2019-04-10 (Skype).
Viktor Allgurén, Manager Market Intelligence, Jens Larsson, Senior Manager Public Affairs samt Stig-Göran Thorén, Senior Manager Busines Development, Göteborgs hamn, 2019-04-23 (personligt möte).
Ulrika Nilsson, VD Piteå Port & Hub, 2019-04-29 (Skype).

IT-företag

Lars Lindgren, Verksamhetskonsult, Mattias Henningsson, Affärsarkitekt samt Fredrik Nordfors, Affärsområdesansvarig Transportinfrastruktur, Triona, 2019-06-20 (Skype).

Rederier

Linus Ljungmark, CEO CMA-CGM Scandinavia, 2019-04-01 (personligt möte).
Urban Williamson med flera, General Manager Containerships, 2019-04-01 (personligt möte).
Ragnar Johansson, VD Svenska Orientlinjen, 2019-04-03 (personligt möte).
Frida Rowland, Country Manager AtoB@C Shipping, 2019-04-17 (Skype).
Göran Söderdahl, Senior Commercial Manager Wallenius Marine, 2019-04-30 (telefon).

Speditörer

Mats Erkén, VD samt Pär Sund, logistikutveckling med flera, Scanfibre Logistics, 2019-03-07 (personligt möte).
Hanna Melander, hållbarhetschef DB Schenker samt Tomas Johansson, VD DB Schenker Åkeri med flera, 2019-04-11 (personligt möte).
Maria Nilson Öhman, Sustainability Manager DHL Freight, 2019-04-25 (personligt möte).
Fredrik Strömblad, chef Road Postnord med flera, 2019-05-02 (personligt möte).

Terminalägare

Lena Hult, Marknadsansvarig Kombiterminaler, Henrik Därth, Chef Försäljning och leverans samt Olof Källström, Public Affairs Officer, Jernhusen 2019-03-25 (personligt möte).

Tågoperatörer

Anders Bellander, Commercial Director Hector Rail, 2019-03-25 (personligt möte).
Lars Yngström, VD Tågab, 2019-03-25 (möte).
Pelle Andersson, infrastrukturchef samt Rickard Kirchner, försäljningsdirektör Green Cargo 2019-04-16 (Skype).

Varuägare

Johan Granholm, distributionschef Biltema, 2019-03-29 (Skype).
Per Bondemark, Vice President samt Rickard Backlund, Senior Manager Logistics, SSAB, 2019-04-05 (personligt möte).
Per Nilsson, strategisk inköpare TetraPak, 2019-04-09 (Skype).
Ronny Björklund, Logistics Development and Purchasing Manager, Andreas Moback, Operations och Logistics Director samt Thomas Samson Logistics. Development and Purchasing Manager, Holmen Paper, 2019-04-12 (personligt möte).
Ivo Fronzaroli, Director Logistics, Supply Chain Management Billerud Korsnäs, 2019-04-16 (Skype).
Ted Lundström, Purchasing Category Manager Ovako, 2019-04-24 (Skype).
Daniel Benett, chef Transportutveckling Dagab inköp och logistik, 2019-05-02 (personligt möte).
Niklas Hamberg, Head of Supply Chain Byggmax, 2019-05-02 (personligt möte).

Referenslista

Avatar Logistics (2019). *Satsa på vattenvägens megalastbil. Inför svensk pråmtrafik*. Norrköping: Avatar Logistics.

EU-kommissionen (2004). *Meddelande C(2004) 43 från kommissionen – Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport (2004/C 13/03).* Bryssel: EU-kommissionen.

Järnvägsbranschens samverkansforum, JBS. *Tillsammans för tåg i tid. Resultatrapport 2019.* (TRV 2019:089). Borlänge: Trafikverket.

Maritimt forum (2017). *Mer sjöfart, ja tack! - transportköpare om överflyttning av gods från väg till sjö.* Stockholm: Maritimt forum.

Näringsdepartementet (2018). *Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi.* Stockholm: Näringsdepartementet.

Näringsdepartementet (2015). *En svensk maritim strategi – för människor, jobb och miljö.* Stockholm: Näringsdepartementet.

Regeringen (2018). *Fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018-2029 N2018/03462/TIF.* Stockholm: Regeringen.

Regeringen (2016). *Prop. 2016/17:2 Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbarutveckling*, Stockholm: Regeringen.

Regeringen (2016). *Uppdrag att ta fram förslag till nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet och trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur, Bilaga 1 (rskr. 2016/17: 101).* Stockholm: Regeringen.

Riksrevisionen (2018). *Fyrstegsprincipen inom planeringen av transportinfrastruktur– tillämpas den på avsett sätt?* (RIR 2018:3). Stockholm: Riksrevisionen.

Sjöfartsverket (2016). Analys av inlands- och kustsjöfart i Sverige. Norrköping: Sjöfartsverket.

Statens offentliga utredningar (2007). *Hamnstrategi – strategiska hamnnoder i det svenska godstransportsystemet* (SOU 2007:58). Stockholm: Statens offentliga utredningar.

Svensk författningssamling. Järnvägslag (SFS 2004:519).

Sveriges kommuner och landsting (2010) *Klart vi ska ha en kombiterminal - Frågor och svar om etablering av kombiterminaler*, Stockholm: Sveriges Kommuner och Landsting.

Trafikanalys (2016). *Godstransporter i Sverige – en nulägesanalys* (2016:7). Stockholm: Trafikanalys.

Trafikanalys (2019). *En breddad ekobonus,* (2019:1). Stockholm: Trafikanalys.

Trafikverket (2017): *Förbättra förutsättningarna för näringslivet - PM till Nationell plan för transportsystemet 2018-2029*. Borlänge: Trafikverket.

Trafikverket (2019). *Trafikverkets genomförandeplan för åren 2019-2024* (TRV 2019:029). Borlänge: Trafikverket.

Trafikverket (2019). *Handlingsplan för inrikes sjöfart och närsjöfart - 62 åtgärder för ökad inrikes sjöfart närsjöfart* (2019:111). Borlänge: Trafikverket.

Trafikverket (2012). *Gods* (underlagsrapport). Borlänge: Trafikverket.

Trafikverket (2019). *Järnvägens kapacitet* (2019:083). Borlänge: Trafikverket.

Trafikverket (2018). *Järnvägsnätsbeskrivning 2019. Utgåva 2019-06-26*. Borlänge: Trafikverket.

Trafikverket (2019). *Projektkatalog KAJT 2019* (2019:079). Borlänge: Trafikverket.

Trafikverket (2018). *Miljökompensation för överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart (Eko-bonus) - anvisning till sökanden* (2018:184). Borlänge: Trafikverket.

Trafikverket (2010). *Innebörd av begreppet centrala terminaler*. Borlänge: Trafikverket.

Trafikverket (2019). *Projekt och nyttor inom Shift2Rail. Januari 2019* (2018:094). Borlänge: Trafikverket.

Trafikverket (2018). *Transportplanering 2.0 - en åtgärd initierad av Miljömålsrådet*. (2018:227). Borlänge: Trafikverket.

Trafikverket (2012). *Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder* (2012:100). Borlänge: Trafikverket.

Trafikverket (2016). *Trafikslagsövergripande stråkstudie Göta älv-Vänerstråket, Byggtekniska alternativ och samhällsekonomiska effekter. Åtgärdsvalsstudie.* Borlänge: Trafikverket.

Trafikverket (2018). *Transportplanering 2.0* (2018:227). Borlänge: Trafikverket.

Transportstyrelsen (2018). *Utredning av IVV-områden* (TSS 2018-4444). Norrköping: Transportstyrelsen.

Waterwegwn en Zeekanaal NV (idag Der Vlaamse Watereg). *Public-Private Partnership for the Construction of Loading and Unloading Facilities Guidance for Applicants.*

REDOVISNING AV REGERINGSUPPDRAG

Bilaga 1: Så jobbar Trafikverket med godstransporter idag

Exempel från verksamheten

Innehåll

INLEDNING 4

LÅNGSIKTIG INFRASTRUKTURPLANERING 5

Planeringsprocessen 5

Identifiering och utredning av brister i transportsystemet 5

Samhällsekonomiska modeller och verktyg 6

INVESTERINGAR OCH UNDERHÅLL 9

Underhåll av järnvägssystemet 9

Kundorienterat arbetssätt i funktionella system 10

Näringslivspotten 10

TÅGPLAN, KAPACITETSPLANERING OCH TILLDELNING AV KAPACITET 11

Järnvägsnätsbeskrivning 11

Process för ansökan av kapacitet i den årliga tågplaneprocessen 12

Tåglägen och tidtabeller i ScanMed-korridoren 13

Genomförandeplan 15

BANAVGIFTER 16

STÖD OCH BIDRAG TILL GODSTRANSPORTER 18

Sjöfartsstöd 18

Miljökompensation järnväg 18

Miljökompensation sjöfart 18

Stadsmiljöavtal 19

Bidrag till ideella organisationer 19

SAMVERKAN 21

Järnvägsbranschens samverkansforum 21

Samverkan om näringslivspotten 21

Regionala godstransportråd 21

Nationell näringslivskoordinator 22

RIKSINTRESSEN 23

TEN-T OCH CEF 24

FORSKNING OCH INNOVATION 25

EU-PROJEKT 26

Inledning

Denna bilaga syftar till att kortfattat beskriva de delar av Trafikverkets verksamhet som bedöms ha betydelse för godstransporternas förutsättningar. Den verksamhet som beskrivs i bilagan berörs också av de analyser och åtgärdsförslag som redovisas i huvudrapporten.

När det gäller intermodala transporter mer generellt hänvisas till Trafikanalys rapport ”En breddad Ekobonus”[1]. Rapporten är en redovisning av ett regeringsuppdrag som genomförts inom ramen för godstransportstrategin[2]. I rapporten beskrivs bland annat intermodala transporter som begrepp, problematiken med omlastningsmomentet och hur det ur ett statligt perspektiv skulle vara möjligt att genom ekonomiska styrmedel främja intermodala transporter.

[1] En breddad ekobonus, rapport 2019:1
[2] Uppdrag att analysera hur intermodala godstransporter kan främjas, N2018/04589/TS

Långsiktig infrastrukturplanering

Trafikverket ansvarar för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart. Planeringen genomförts med utgångspunkt från ägarens mål och den långsiktiga och kortsiktiga styrningen.

Planeringsprocessen

Den långsiktiga planeringen av åtgärder i transportinfrastrukturen görs i två steg:

1. Inriktningsplanering som omfattar inriktningsunderlag (IU).

2. Åtgärdsplanering som omfattar nationella planer (NP).

Inriktningsunderlag och förslag till nationella planer tas fram på uppdrag av regeringen och utgår från de prioriteringar och inriktningar som regeringen anger i sitt direktiv till Trafikverket. Baserat på bland annat inriktningsunderlaget beskriver regeringen vilken inriktning som ska gälla under kommande planperiod och föreslår i infrastrukturpropositionen de ekonomiska ramar som riksdagen tar ställning till. I nästa skede ger regeringen genom ett särskilt direktiv i uppdrag åt Trafikverket att ta fram förslag till nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet och till de regionalt utvecklingsansvariga att ta fram förslag till länsplaner för regional transportinfrastruktur. Både inriktningsunderlaget och de nationella planerna inkluderar en stor mängd underlag, utredningar och analyser som ligger till grund för de förslag som Trafikverket lämnar till regeringen. Utgångspunkterna för Trafikverkets prioriteringar är de transportpolitiska målen, riksdagens beslut om infrastrukturpropositionen samt regeringens direktiv.

Figur 1: Planeringsprocessen

Identifiering och utredning av brister i transportsystemet

Utifrån befintliga och förväntade utmaningar och i relation till de transportpolitiska målen identifieras och utreds brister i transportsystemet på nationell och regional nivå.

Utredningarna genomförs i form av bland annat åtgärdsvalsstudier (ÅVS), som inkluderar samhällsekonomiska analyser och samlade effektbedömningar. Genom att i planarbetet utgå från brister kan tänkbara lösningar utredas förutsättningslöst, vilket skapar förutsättningar för en effektiv mix av åtgärder. Fyrstegsprincipens olika steg tillämpas systematiskt i utredningsarbetet och åtgärder som förstärker och kompletterar varandra kan identifieras och föreslås.

Figur 2: Fyrstegsprincipen

Till grund för de åtgärder som slutligen föreslås i nationella planen och för fördelning av medlen ligger särskilda tillstånds- och bristbeskrivningar. Bristbeskrivningarna består av tre delar som ska betraktas som en helhet med en successiv fördjupning. De tre delarna är:

1. Tillstånd och brister i transportsystemet utifrån de transportpolitiska målen.
   Beskrivningen utgörs av en bedömning av måluppfyllelse, en GAP-analys och en bedömning av vilka brister i systemet som är allvarligast.
2. Tillstånd och brister på en övergripande systemnivå utifrån ett nationellt och internationellt perspektiv.
   Beskrivningen utgörs av utpekade viktiga stråk med stora flöden för långväga godstransporter respektive långväga personresor, en beskrivning av stråkens funktion samt en övergripande beskrivning av bristerna i dessa stråk. Dessa brister preciseras ytterligare i nästa nivå.
3. Tillstånd och brister i transportsystemets funktion på en regional nivå – geografiskt preciserade.
   Bristbeskrivningen pekar ut och beskriver var i transportsystemet det finns betydande brister sett till transportsystemets funktion.

Vid bedömning och prioritering av brister och åtgärder görs en sammanvägning av bland annat kopplingen till regeringens utmaningar, identifierade brister, samhällsekonomisk effektivitet, nationell och regional prioritering och fördelning över landet samt kostnad i relation till tillgängliga medel. Trafikverket har nyligen tagit fram och implementerat en handledning för geografiska bristbeskrivningar, som ett stöd för planeringsarbetet.

Samhällsekonomiska modeller och verktyg

Som stöd och underlag i planeringen av godstransporter använder Trafikverket olika samhällsekonomiska modeller. Syftet är dels att simulera ett beteende för att på så vis ge en resultatmässig bild av en åtgärds potentiella effekter och dels att skapa en deskriptiv bild av hela transportsystemet, såväl i nuläget som i framtiden. Båda bidrar till att förbättra underlaget för planering av åtgärder i infrastrukturen.

Samgodsmodellen är Trafikverkets metod för att modellera godstrafik för att kunna skapa en trafikslagsövergripande och sammanhängande bild av dagens och framtidens transporter och för att kunna kvantifiera vad som händer om en åtgärd eller policy införs i transportsystemet. Modellen är trafikslagsövergripande och används för policyanalyser, stråkanalyser samt effektbedömningar av olika infrastrukturåtgärder. I Samgods modelleras transportlösningar på nationell nivå för import, export och transit samt inrikes transporter mellan kommuner. Ambitionen är att i framtiden även kunna modellera regional nivå och eventuellt även citylogistik. I inriktnings- och åtgärdsplanering används Samgods som ett självständigt analysverktyg för att ta fram nationella godstransportprognoser. Utöver en basprognos som fungerar som ett referensscenario tas vanligen ett antal alternativa känslighetsanalyser fram utifrån aktuella transportpolitiska frågeställningar. Till exempel kan effekterna av ekonomiska styrmedel beräknas.

Samgodsmodellen kan också användas för att ta fram underlag för kostnads- och nyttokalkyler vid bedömningar av olika åtgärder. Denna typ av användning är i dag begränsad, men ambitionen är att den ska öka eftersom Samgods fångar systemeffekter bättre än enklare verktyg, exempelvis överflyttningseffekter mellan trafikslag. I nuvarande versioner av Trafikverkets huvudsakliga analysverktyg antas att alla godstransporter kommer fram i tid och det saknas modeller för att uppskatta tillförlitligheten i godstransportsystemet. Bättre metoder för att uppskatta storlek och värdering för transporttidsvariation och förseningar är därför ett prioriterat utvecklingsområde.

Samhällsekonomisk analys (även kallad samhällsekonomisk lönsamhetsbedömning eller kostnads-nyttokalkyl) innebär att man med CBA-metoden[3] gör en värdering och sammanräkning av samtliga relevanta samhällsekonomiska effekter av en åtgärd. Detta inkluderar effekter för trafikanter och transportföretag, bl.a. förändrade res- och transporttider samt externa effekter såsom trafiksäkerhet, miljö och hälsa. Värderingen baseras på marknadsekonomiska principer härledda från målet om total samhällsekonomisk effektivitet. Vissa effekter värderas genom marknadspriser medan andra effekter värderas genom beräknade fiktiva priser, så kallade skuggpriser. De kalkylvärden som rekommenderas av Trafikverket beskrivs i ASEK-rapporten.[4] De värderade effekterna, baserade på faktiska eller beräknade priser, sammanställs i kalkylen, men för att analysen ska bli fullständig måste den även kompletteras med en beskrivning av de svårvärderade effekter som inte varit möjliga att värdera. De svårvärderade effekterna beskrivs i många fall endast i text men de kan även kvantifieras i siffror.

Fördelningsanalysen kompletterar den samhällsekonomiska analysen med en beskrivning av hur de totala nyttorna fördelas mellan olika grupper. Den kan i sin tur inkludera en företagsekonomisk konsekvensbeskrivning (FKB), som på ett jämförbart sätt beskriver åtgärdens företagsekonomiska effekter för näringslivet. Metoden bygger till stor

[3] Cost Benefit Analysis

[4] Rapporten Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn presenterar de kalkylvärden och den analysmetod som bör användas i transportsektorns samhällsekonomiska analyser.

del på intervjuer med specifika företag om deras transportkedjor och hur de förväntas påverkas av den analyserade åtgärden.

Den transportpolitiska målanalysen beskriver avslutningsvis hur åtgärden bedöms påverka uppfyllelsen av långsiktig hållbarhet samt de transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen.

Samlad effektbedömning (SEB) är en redovisningsmetod som beskriver de oviktade effekterna av en specifik åtgärd eller ett paket av åtgärder, utifrån de tre beslutsperspektiven samhällsekonomisk analys, fördelningsanalys samt transportpolitisk målanalys. SEB:en tar inte ställning till om åtgärden ska genomföras eller inte utan redovisar endast, på ett standardiserat sätt, fakta kring effekter och kostnader för att ge beslutsfattare ett så likvärdigt och genomlysligt stöd för sitt beslut som möjligt. De tre perspektiven belyser effekterna ur olika synvinklar med hjälp av olika metoder. Både de effekter som värderats monetärt och de effekter som bedömts kvalitativt redovisas i SEB:en, där också en sammanvägning av alla effekter görs. I de fall det inte är möjligt att göra samhällsekonomiska beräkningar, anpassas SEB:en så att fokus hamnar på avsnittet om ej prissatta effekter.

Investeringar och underhåll

Utifrån ovanstående beskrivna process och arbetsgång föreslogs i gällande nationella plan en rad större infrastrukturprojekt som ger ökad kapacitet och skapar möjligheter till utvecklad persontrafik och förbättrade godstransporter på järnväg. Det handlar bland annat om utbyggnad till dubbelspår, utbyggnad av det nya signalsystemet ERTMS men också ett åtgärdspaket som syftar till att godståg med längder upp till 750 m ska kunna framföras i ett utpekat nät. I planen ingår också en stor mängd effektiva trimningsåtgärder som är viktiga för näringslivets transporter, med en särskild riktad näringslivspott för åtgärder på järnväg.

Underhåll av järnvägssystemet

Huvudinriktningen för underhållet av järnvägsanläggningen är att säkerställa att hela järnvägssystemet har en hög säkerhetsstandard och att hela systemet är tillgängligt, det vill säga att banorna som trafikeras i dag även kan trafikeras i framtiden. Inriktningen syftar även till att återta en del av det eftersläpande underhållet på några av de högst trafikerade delarna av anläggningen. Det handlar om att öka robustheten och säkerställa en hög funktionalitet för banor i järnvägssystemet som utgör några av Sveriges viktigaste transportflöden: Västra stambanan (Stockholm–Göteborg), Södra stambanan (Stockholm–Malmö), norra godsflödet (Hallsberg–Luleå) och Malmbanan (Luleå– Riksgränsen). För mer information, se Underhållsplan 2019-2022.

Inom ramen för branschsamverkan inom järnvägsområdet har följande åtta transportflöden pekats ut som speciellt viktiga för godstransporter på det statliga järnvägsnät, nämligen Hallsberg–Malmö, Hallsberg–Göteborg, Hallsberg–Luleå*, Storvik–Borlänge–(Luleå), Borlänge–Kil–Göteborg, Trelleborg–Malmö–Teckomatorp–Göteborg, Luleå–Boden C–Riksgränsen* samt Göteborg–Kornsjö-gränsen–(Oslo). Hallsberg-Luleå och Luleå-Boden C-Riksgränsen är särskilt prioriterade som viktiga stråk.

Hastighetsnedsättning på delar av järnvägsnätet innebär att kapaciteten på den aktuella sträckan påverkas men också att kostnaderna för tågoperatörer och transportköpare ökar. På de viktigaste stråken och banorna med omfattande godstransporter (se nationell plan 2018-2029) prioriteras åtgärder, dels för att återställa hastigheten där den är nedsatt, dels för att minska risken för ytterligare nedsättningar. I Trafikverkets underhållsplan 2019-2022 redovisas en prognos för hur antalet km med hastighetsnedsättningar minskar under de kommande åren.

Inriktningen för underhållsarbetet på järnvägen 2019–2022 tar hänsyn till den aktuella nationella planen för perioden 2018–2029, men också till den tidigare. Det beror på att underhållsåtgärder måste planeras långt i förväg. Prioriteringen av underhållsarbetet innebär att:

- grundläggande funktioner för framkomlighet, trafiksäkerhet, användbarhet och miljökvalitet ska säkerställas för hela det statliga järnvägsnätet

- satsningarna för att öka robustheten på fyra särskilt utpekade transportflödena ska prioriteras ur ett systemperspektiv och på samhällsekonomiska grunder, där hela transportflöden beaktas

- dagens funktionalitet bibehålls på ytterligare tio utpekade transportflöden som branschen gemensamt har pekat ut (både gods- och persontransporter)

- det finns risk för temporära eller långvariga bärighets- och hastighetsnedsättningar på det övriga nätet

- namngivna reinvesteringar ska genomföras.

Kundorienterat arbetssätt i funktionella system

I Trafikverkets underhållsverksamhet implementeras nu ett nytt arbetssätt kallat funktionellt system. Arbetssättet innebär att ansvariga utses för ett antal funktionella system som utgörs av stråk eller geografiska områden, där systemets funktion och förutsättningar analyseras. Utifrån analysen identifieras förbättringsåtgärder med målsättningen att motverka orsaken till de symptom som i sin tur leder till försämrad funktion inom systemet. Förbättringsarbetet innebär en omfattande samverkan så väl internt som externt. Bakgrunden till arbetssättet är att Trafikverket behöver öka förmågan att se på anläggningen ur ett tvärfunktionellt kundorienterat perspektiv. I och med att de funktionella systemen ska se på anläggningen ur samma perspektiv som kunderna och samverka med dessa, bör frågan kring ökad robusthet för anslutningar till terminaler och industri bli en naturlig del i dialogen och ett behov som den ansvariga för ett funktionellt system kan ta med sig in det fortsatta förbättringsarbetet och i den ordinarie planeringsprocessen.

Näringslivspotten

Näringslivspotten har efterfrågats av företrädare för näringslivet, som har framfört att medel bör avsättas till en pott för ”lönsamma marknadsdrivna anpassningar av infrastrukturen som relativt plötsligt kan dyka upp till följd av strukturförändringar, omläggningar av logistiska flöden i näringslivet och för att eliminera flaskhalsar i transportsystemet”. I den beslutade Nationella planen 2018-2029 har det avsatts 1 200 mnkr till en så kallad näringslivspott, där näringslivets och tågoperatörernas inflytande ska stärkas i prioriteringen av mindre åtgärder. Syftet med åtgärderna är att förbättra förutsättningarna för näringslivets transporter på järnväg genom att bättre och snabbare kunna möta de behov som näringslivet har och som kan uppstå med kort varsel. Som exempel kan nämnas åtgärder för att skapa en effektiv järnvägsanslutning till kombiterminalerna i Nässjö och Falköping eller åtgärder för att eliminera mindre hinder för breda järnvägstransporter.

För närmare information om vilka åtgärder som ingår i planen, se Nationell plan 2018-2029

Tågplan, kapacitetsplanering och tilldelning av kapacitet

Ett flertal förordningar och lagar styr Trafikverkets verksamhet. En av dessa är järnvägslagen (2004:519), som med utgångspunkt från EU-direktiv (2012/34/EU) anger att infrastrukturförvaltare ska upprätta en beskrivning av sitt järnvägsnät samt de tjänster som erbjuds. Järnvägsnätsbeskrivningen innehåller exempelvis information om vårt järnvägsnät, hur man ansöker om kapacitet, vilka tjänster och avgifter som gäller under en tågplan samt de avtalsvillkor som är aktuella för att få trafikera järnvägsnätet[5].

Flera utvecklingsprojekt pågår inom området, vilket beskrivs närmare i avsnittet *Kapacitetstilldelning och tågplan*.

Järnvägsnätsbeskrivning

Järnvägsnätsbeskrivningen (JNB) presenterar förutsättningarna för att bedriva trafik eller ansöka om kapacitet på det svenska järnvägsnätet som Trafikverket förvaltar. Järnvägsnätsbeskrivningen innehåller följande:

- krav på sökande samt principer för rätten att bedriva trafik, licens, säkerhetsintyg, trafikeringsavtal
- beskrivning av infrastrukturen, det vill säga trafikplatser, spårvidd, lastprofil, axellast, lutning, elektrifiering, hastighet, kommunikationssystem
- regler för ansökan om infrastrukturkapacitet samt principer och kriterier för tilldelning av kapacitet
- avgiftssystem, inklusive avgifter för vissa särskilt angivna tjänster

Prioriteringskriterier (JNB bilaga 4B)
I järnvägslagen (2004:519), 6 kap. 3 §, anges att om ansökningarna om infrastrukturkapacitet inte kan samordnas ska förvaltaren tilldela kapacitet med hjälp av avgifter eller i enlighet med prioriteringskriterier som medför ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen. Det kan exempelvis ske vid intressekonflikter som kan uppstå när flera operatörer ansöker om samma tåglägen. Vidare framgår enligt järnvägsförordningen (2004:526), 5 kap. 1 §, andra stycket, att prioriteringskriterier ska vara utformade så att de medger ett effektivt utnyttjande av infrastrukturen, varvid betydelsen av snabba godstransporter särskilt ska beaktas.

Dialog under tidtabellsprocessen
Trafikverket är skyldigt att på olika sätt ha dialog med järnvägsbranschen i olika tidsskeden enligt vad som är föreskrivet i bl.a. direktiv (2012/34/EU) Bilaga VII (delegerad akt)

[5] Ref: Trafikverkets informationsblad ”Att trafikera Järnvägen 2019”: Att trafikera järnvägen 2019

”TIDSPLAN FÖR TILLDELNINGSFÖRFARANDET”. Dialog sker i olika tidsperspektiv, dels i en tidig process enligt nedan och dels vid ansökan av kapacitet inför kommande kapacitet i den årliga tidtabellsprocessen som återges i informationsbladet ”Att trafikera Järnvägen 2019”.

Genomförandeplan, 6 års sikt: Trafikverket tar fram en genomförandeplan varje år för att minska glappet mellan den långsiktiga nationella planeringen och den korta och medellånga planeringen och för att uppnå en effektiv samplanering och ett effektivt genomförande av åtgärder inom investering, underhåll och trafikering. Planen ska bidra till att minimera trafikstörningarna vid genomförandet.

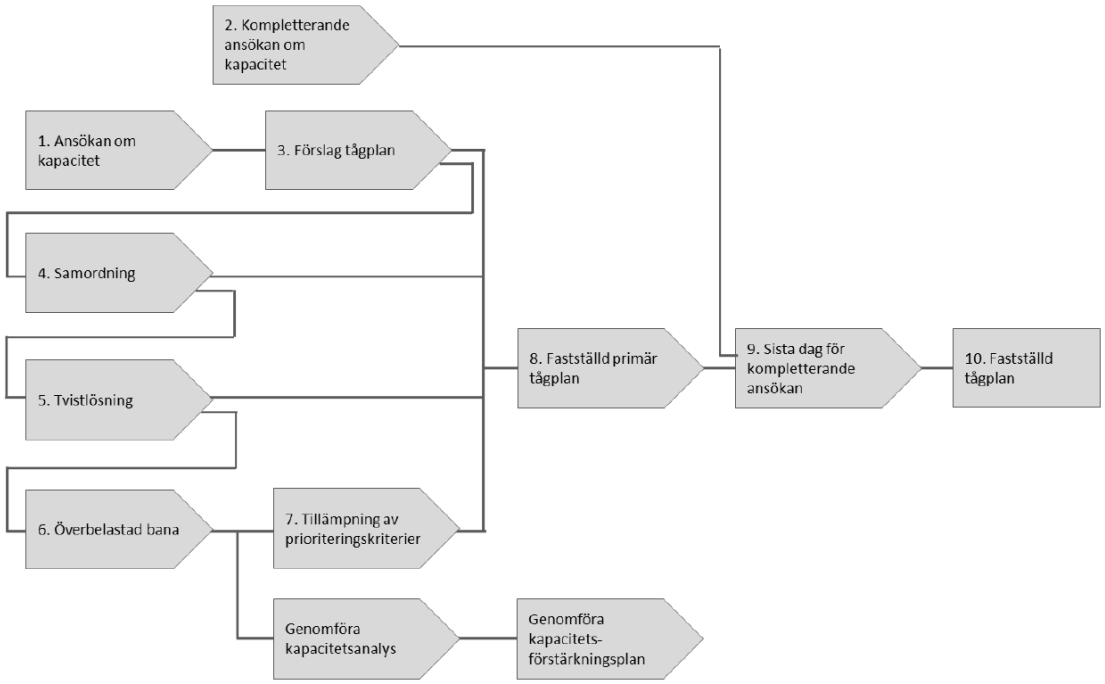
Strategisk dialog, 4–5 års sikt: Trafikverket bjuder in järnvägsföretag och avtalskunder för att i dialog delge och diskutera övergripande preliminära förutsättningar samt planerade investeringar och satsningar på 4-5 års sikt som berör tågplanerna i slutet på perioden.

Strategisk dialog, 2–3 års sikt: Trafikverket bjuder in järnvägsföretag och avtalskunder för att i dialog delge och diskutera preliminära trafikpåverkande förutsättningar för tågplanerna på två till tre års sikt, för ett ömsesidigt utbyte och för att anpassa trafik och banarbeten för bägge parter på bästa sätt.

Tidig dialog, Trafikverket bjuder in järnvägsföretag och avtalskunder till dialog om förutsättningarna inför kommande tågplan. Den tidiga dialogen är ett led i Trafikverkets proaktiva arbete och syftar till att underlätta ansökan till kommande tågplaneansökan, som genomförs under januari och februari.

Process för ansökan av kapacitet i den årliga tågplaneprocessen

Figuren nedan visar en schematisk bild på ansökningsprocessen och hur tilldelningen av kapacitet går till. En mer detaljerad beskrivning av dessa steg finns i Trafikverkets Järnvägsnätbeskrivning. För mer information, se Järnvägsnätsbeskrivning 2020 .



Figur 3: Processkarta för tilldelning av kapacitet och tjänster

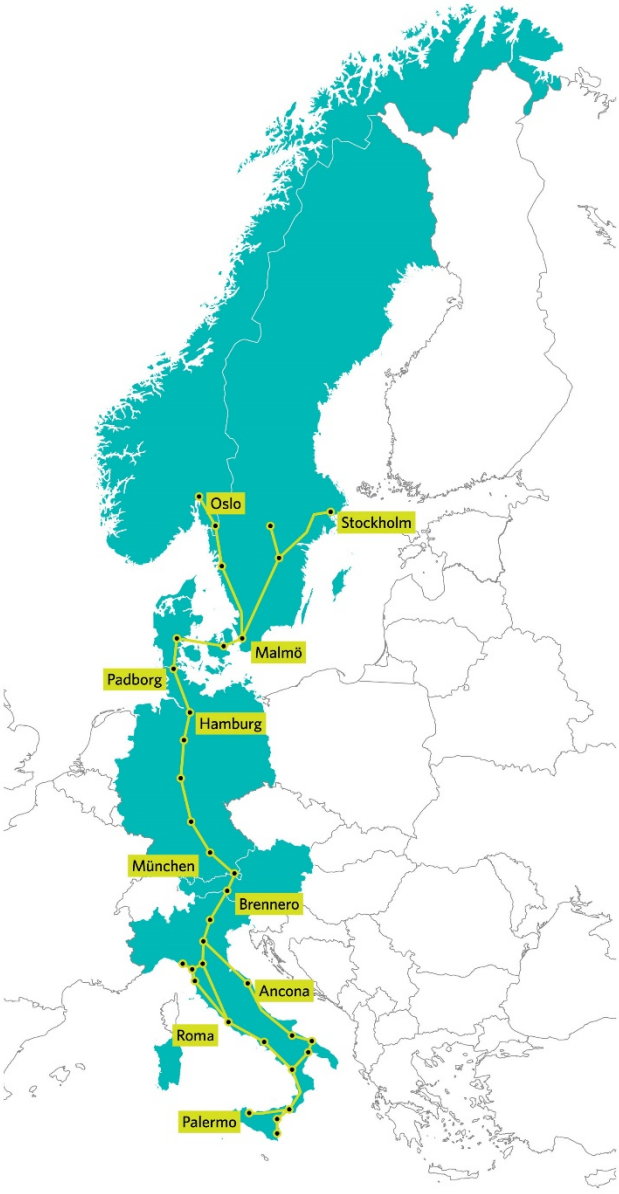
Tåglägen och tidtabeller i ScanMed-korridoren

ScanMed RFS är Europas längsta godskorridor och en av elva korridorer i Europa som samarbetar för att det ska vara möjligt att även söka kapacitet mellan de olika korridorerna. I samarbetet sker också en koordinering av större arbeten för att minimera störningar samt en årlig kvalitetsuppföljning och kundnöjdhetsundersökning. Korridoren har också etablerat rådgivande grupper för järnvägsföretag och terminaler som möts två gånger per år. Deltagarna i dessa grupper har pekats ut av branschen i respektive land, som då har då möjlighet att bidra till utvecklingen av korridoren.

Inom ScanMed-korridoren pågår ett samarbete mellan medlemsstater och infrastrukturförvaltare längs korridoren, som berör tåglägestilldelning och tidtabeller. Samarbetet innebär att järnvägsföretag längs korridoren erbjuds :

- förplanerade tåglägen genom hela korridoren (”kanaler”) inför den årliga tidtabellen
- möjlighet att snabbt få kapacitet i innevarande tidtabell
- löpande on-line-information om var tåget är.

En karta över samtliga korridorer finns i bilaga 2. Mer information om ScanMed-korridoren finns på: www.scanmedfreight.eu



Figur 4: Karta över ScanMed-korridoren

Genomförandeplan

Inom branschen lyfts behov av information om vilken funktion och standard infrastrukturen kommer att erbjuda på några års sikt, det vill säga längre fram än den information som publiceras i järnvägsnätsbeskrivningen (JNB). För att Trafikverket ska kunna vara tydliga med vilken funktion och standard som möjliggörs på längre sikt pågår ett arbete med att ta fram funktionella krav för järnvägsanläggningens nuvarande utnyttjande. Pågående arbete med funktionella krav på beslutad standardnivå anger vad anläggningen är dimensionerad för och därmed också vilken funktion som ska vidmakthållas i dagsläget.

Sedan några år tillbaka publicerar Trafikverket en genomförandeplan[6] som beskriver vilka infrastrukturåtgärder som kommer genomföras de kommande sex åren och effekterna av dessa. Planen visar de åtgärder som planeras under perioden och som kommer att ha väsentlig inverkan på transportsystemet när de är genomförda samt hur trafiken påverkas när de genomförs. De nu gällande långsiktiga planerna för åren 2018–2029, nationell plan för transportsystemet och länsplaner för regional infrastruktur, är grunden för genomförandeplanen. I planen presenteras även planerade underhållsåtgärder. Syftet är att externa intressenter ska få kännedom om kommande åtgärder och effekterna av dessa, bland annat som underlag för sin egen planering.

[6] Trafikverkets genomförandeplan 2019-2024

Banavgifter

Trafikverket tar med stöd av 7 kapitlet Järnvägslagen (2004:519) ut banavgifter för användning av järnvägsinfrastrukturen. Grundprincipen är att banavgifterna ska vara konkurrensneutrala och icke diskriminerande och fastställs utifrån trafikens direkta kostnader, det vill säga de kostnader som varje tillkommande järnvägsfordon orsakar. Intäkterna från banavgifterna används för drift och underhåll av järnvägsanläggningen och motsvarar cirka 20 procent av Trafikverkets kostnader drifts- och underhållskostnader. De svenska banavgifterna hör till de lägsta i Europa.

Följande avgifter ingår i begreppet banavgifter:

- Spåravgift (kr/bruttotonkilometer)
- Tåglägesavgift (kr/tågkilometer)
- Passageavgift för person- och tjänstetåg i Stockholm, Göteborg, Malmö samt för godstrafik som passerar Öresundsförbindelsen (kr/passage)

Ett persontåg som kör mellan Stockholm och Göteborg belastas exempelvis både av spåravgift (kr/bruttotonkilometer), tåglägesavgift (kr/tågkilometer), passageavgift Stockholm samt passageavgift Göteborg.

Enligt järnvägslagen ska banavgifterna täcka de direkta kostnader som uppstår som följd av järnvägstrafiken. Enligt den senaste forskningen uppgår de direkta kostnaderna till följande belopp:

- 0,018 kronor/bruttotonkilometer i prisnivå 2021 (spåravgift), samt

- 3,900 kronor/tågkilometer i prisnivå 2021 (tåglägesavgift)

Dagens spåravgifter och tåglägesavgifter ligger under dessa nivåer. Trafikverket planerar därför en gradvis anpassning för att avgifterna år 2025 ska spegla de direkta kostnaderna. Denna anpassning innebär ökade kostnader för godstrafiken. Trafikverkets intäkter från banavgifterna förväntas öka med i snitt 5 procent per år mellan 2019 och 2025. Spåravgiften kommer procentuellt öka kraftigare än tåglägesavgiften. Tidigare år tog Trafikverket även ut emissionsavgifter. Dessa är slopade från och med 2020.

Trafikverket har även möjlighet att ta ut *mark-ups*, det vill säga avgifter som tas ut utöver de avgifter som täcker trafikens direkta kostnader. En förutsättning är att detta är förenligt med ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen. Avgifterna får inte sättas så högt att de marknadssegment som ska betala hindras från att använda infrastrukturen (7 kap 4§ Järnvägslagen). Trafikverket får även ge *rabatt* på avgifter för att främja utvecklingen av ny järnvägstrafik eller användningen av avsevärt underutnyttjade linjer. Rabatten ska vara tidsbegränsad och tillgänglig på lika villkor för alla användare i viss trafik (7 kap 6§ Järnvägslagen). Idag ger Trafikverket inga rabatter.

Utöver banavgifterna tar Trafikverket även ut avgifter för grundläggande tjänster för järnvägstrafiken, som till exempel tillträde till rangerbangård och till lastplats och uppställning. Dessa avgifter tas ut i styck- eller timkostnader. Enligt 7 kap 7§ i Järnvägslagen får Trafikverket dessutom ta ut bokningsavgifter. Trafikverket tar idag ut en

bokningsavgift för tilldelad tåglägeskapacitet som avbokas av järnvägsföretag eller trafikorganisatörer. Avgiften tas endast ut för sådana orsaker som järnvägsföretaget är direkt ansvarigt för. För godstrafiken ligger denna avgift mellan 10 och 20 procent av tåglägesavgiften.

Stöd och bidrag till godstransporter

Trafikverket administrerar på uppdrag av regeringen flera bidragssystem som på olika sätt berör godstransporter. Vissa är tidsbegränsade till sin karaktär och riktar sig till olika typer av projekt och andra mer generellt utformade.

Sjöfartsstöd

Sjöfartsstödet riktar sig till rederier med svenskflaggade fartyg och motsvarar det skatteavdrag som arbetsgivaren gjort på sjöinkomster samt kostnader för arbetsgivaravgifter och allmän löneavgift. Stödet kan lämnas till fysiska och juridiska personer och till partrederier[7] 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. Sjöfartsstödet baseras på förordning (2001:770) om sjöfartsstöd och beslutas genom en särskild delegation för sjöfartsstöd. Delegationen utses av regeringen och är organisatoriskt placerad på Trafikverket, som också administrerar ansökningarna och betalar ut stödet. 2018 betalades drygt 1,4 miljarder ut i sjöfartsstöd, riktat till sammanlagt 200 fartyg.

Miljökompensation järnväg

Trafikverket ger i enlighet med förordning (2018:675) miljökompensation för godstransporter som utförs på järnväg i Sverige. För stödet har regeringen avsatt 389 miljoner kronor för 2018 och ytterligare 174 miljoner kronor för 2019 för att stärka järnvägens konkurrenskraft och få fler att transportera gods med tåg. Miljökompensationen betalas ut till järnvägsföretag eller trafikorganisatörer som utför godstransporter på järnväg. Utbetalning av stödet sker två gånger per år. Beloppet baseras på den sökandes andel av redan utfört transportarbete på järnväg som samtliga stödberättigade har redovisat till Trafikverket. Första halvåret 2018 utbetalades totalt 194,5 miljoner kronor och andra halvåret lika mycket. Trafikverket ska före utgången av 2020 följa upp att syftet med miljökompensationen har uppnåtts.

Inom EU tillämpas idag liknande kompensationssystem för att främja godstransporter på järnväg i bland annat Danmark, Italien och Storbritannien.

Miljökompensation sjöfart

Miljökompensation för sjöfart (ekobonus) är ett stödsystem som riktar sig till redare som flyttar gods från väg till järnväg och sjöfart. Liksom miljökompensation för järnvägsföretag baseras stödet på en svensk förordning[8] som i sin tur utgår från EU:s riktlinjer för statligt stöd till sjötransport där bland annat villkoren för att ge stöd till närsjöfart är beskrivna[9]. Möjligheten till stöd gäller nya sjöfartslinjer eller förbättringar i befintliga och kan som mest

[7] Bolagsform som innebär att två eller flera fysiska eller juridiska personer går samman för att bedriva handelssjöfart på ett fartyg som dessa delägare (redare) själv äger till bestämda andelar. (https://lagen.nu/begrepp/Partrederi)
[8] Förordning om miljökompensation för överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart (SFS 2018:1867)
[9] Meddelande C(2004) 43 från kommissionen – Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport (2004/C 13/03)

uppgå till 30 procent av driftskostnaderna för den nya linjen eller 10 procent av de investeringar som krävs för att starta den. Stödet gäller som längst i tre år, betalas ut halvårsvis i förskott och baseras på de samhällsekonomiska marginalkostnaderna för det transportarbete som det överflyttade godset skulle genererat på väg. För att ett projekt ska vara berättigat till stöd måste det bidra med positiva miljöeffekter. [10]

Den svenska stödordningen gäller för åren 2018, 2019 och 2020 och hade när den infördes en planerad budget på 50 miljoner kronor per år, det vill säga totalt 150 miljoner kronor. En första ansökningsomgång slutfördes under december 2018 och två projekt kunde då beviljas stöd. För närvarande finns inga ytterligare medel avsatta och någon ny ansökningsomgång är därför inte planerad.

Stadsmiljöavtal

I förordning (2015:579 och 2019:199) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer (stadsmiljöförordningen) har det nyligen införts en möjlighet för kommuner och landsting att söka medel för åtgärder i städer som leder till hållbara godstransportlösningar. Åtgärderna ska leda till energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser och bidra till att miljökvalitetsmålet God bebyggd miljö nås. Stöd får ges till investeringar som tillgodoser ett allmänt lokalt eller regionalt transportbehov och som avser en väg, gata spåranläggning, lastplats, samlingsplats eller annan anläggning eller del av anläggning för samlastning av godstransport, samordnad citylogistik eller gods på cykel för lokal eller regional distribution. Stöd får ges med högst 50 procent av kostnaderna för att genomföra åtgärden. För att beviljas stöd krävs att sökanden genomför motprestationer i form av andra åtgärder än de som stödet avser och som bidrar till en ökad andel hållbara transporter eller ökat bostadsbyggande.

I Nationell plan för transportsystemet 2018-2029 är 1 miljard kronor per år avsatta till stadsmiljöavtalen eller totalt 12 miljarder kronor. Bidrag till godstransporter får ges med upp till 400 miljoner per år under den kommande 4-års perioden, det vill säga 100 miljoner kronor per år. De åtgärder och de motprestationer som är kopplade till stödet ska vara genomförda senast under 2029.

Bidrag till ideella organisationer

På uppdrag av regeringen utdelar Trafikverket bidrag till ideella organisationer. Tanken med bidragen är att de, genom att stötta de ideella organisationernas arbete, ska bidra till att de transportpolitiska målen om tillgänglighet, trafiksäkerhet, miljö och hälsa nås. Bidrag kan sökas för antingen organisationen rent generellt eller för projekt mer specifikt. Organisationsbidraget är ett generellt bidrag till en ideell organisation, där bidraget inte avgränsas till särskilda verksamheter och kan sökas en gång om året. Projektbidraget är ett

[10] Miljökompensation för överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart (Eko-bonus) - anvisning till sökanden.

riktat bidrag till ett definierat projekt. Projektbidraget kan sökas löpande, fram till att det belopp som finns i budget för bidraget är utdelat

Totalt kan Trafikverket betala ut 14 miljoner per år i bidrag till ideella organisationer. Exempel på organisationer som under 2018 beviljats bidra för olika projekt är Gröna bilister, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), Motorförarnas helnykterhetsförbund (MHF), Svenska cykelsällskapet, Maritimt Forum och Cykelfrämjandet.

Samverkan

I följande avsnitt ges några exempel på olika forum för samverkan som Trafikverket deltar i eller sammankallar till.

Järnvägsbranschens samverkansforum

Järnvägsbranschens samverkansforum (JBS) bildades våren 2016 av aktörerna inom järnvägsbranschen, som såg ett behov av ett gemensamt forum för att kunna prioritera, effektivisera, samordna och driva på förbättringsarbete som rör järnvägens förnyelse och järnvägssystemets funktion. Syftet är att öka den svenska järnvägens robusthet och konkurrenskraft. En uttalad ambition är att satsningar på förbättringsåtgärder snabbare ska leda till konkreta resultat. Forumet ska initiera projekt och åtgärder som annars inte kommer till stånd som initiativ från enskilda branschaktörer samt ha en överblick över pågående initiativ och identifiera förbättringsbehov som efter prioritering blir en branschgemensam utvecklingsagenda.

Samverkan om näringslivspotten

Inom ramen för den ovan beskrivna näringslivspotten sker en aktiv samverkan med näringslivet. Ett antal företrädare för Näringslivets transportråd, Branschföreningen Tågoperatörerna och Transportföretagen deltar aktivt tillsammans med Trafikverket i arbetet identifiera, föreslå och prioritera trimningsåtgärder åtgärder som kan ge snabb effekt på järnvägens och näringslivets konkurrenskraft.

Regionala godstransportråd

Regionala godstransportråd bedrivs idag i olika former av Trafikverkets regionala organisation. Tanken med råden är att de ska utveckla och stärka samverkan mellan trafikslagen, vara en plattform för informations- och kunskapsspridning, länken regionalt mellan näringsliv och myndigheter och dialogpartner till Trafikverket i tidiga planeringsskeden. De regionala godstransportråden ska bestå av representanter från branschorganisationer, handelskammare, myndigheter, transportbranschen, enskilda företag och akademien och ha Trafikverket som sammankallande och landshövdingen i något av de berörda länen som ordförande. [11]

De olika rådens funktion, inriktning och organisation varierar något över landet och det är inte alltid som Trafikverket är den sammankallande parten

- Region Öst och region Stockholm sammankallar regelbundet till ett gemensamt regionalt bärighetsråd, med fokus på att förankra och diskutera bärighetsrelaterade investeringar för tunga transporter och inte på godset som sådant. I samma regioner bjuder Mälardalsrådet regelbundet in regionala och kommunala politiker samt vissa

[11] https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/planera-person--och-godstransporter/Planera-godstransporter/Godstransportrad/

andra offentliga aktörer som hamnar och terminaloperatörer för att skapa en storregional samsyn kring strategisk inriktning för godstrafik och flöden. Det godstransportråd som landshövdingen i Östergötland län tidigare sammankallat ligger sedan 2018 vilande.

- I region väst finns dels Västra Götalandsregionens Godstransportråd, där Västra Götalandsregionen (VGR) är sammankallande och dels Göteborgs Godsnätverk som Trafikkontoret i Göteborgs stad ansvarar för. VGR:s forum, som består av en mindre grupp representanter för olika offentliga verksamheter, har bland annat tagit fram VGR:s Godstransportstrategi. Rådet initierar utredningar och tar fram rådgivande ställningstaganden i olika regionala frågor. Göteborgs godsnätverk är betydligt bredare till sin karaktär och riktar bland annat in sig på informationsspridning till transportörer, speditörer och varuägare.

- I region Mitt sammankallar Trafikverket till godstransportrådet, till vilket de större industrierna, transportörerna, hamnar och flygplats bjuds in. Även i region syd är Trafikverket sedan flera år tillbaka sammankallande till samverkansforum för godstransporter, dels genom Godstransportrådet Skåne/Blekinge (2003) och dels genom Godstransportrådet Småland (2006). Målgrupperna här är främst branschorganisationerna inom transportsektorn samt olika varuägare.

- Trafikverket Region Nord sammankallar i dagsläget inte till något godstransportråd, men har ambitionen att återstarta det i någon form. Handelskamrarna i Västerbotten och Norrbotten har däremot logistikråd och i Norrbotten anordnar handelskammaren en logistikdag på hösten och en sjöfartsdag på våren.

Nationell näringslivskoordinator

Trafikverket har sedan 2017 etablerat funktionen Nationell näringslivskoordinator med uppdrag att fungera som kontaktyta mot näringslivets och transportföretagens olika branschorganisationer och större godstransportköpare. Trafikverket har regelbundet möten med dessa branschorganisationer i olika sammanhang, såväl enskilt som i större sammankomster.

Riksintressen

Riksintressesystemet syftar till att, genom riksdagen och riksintressemyndigheterna[12], peka ut områden av nationellt intresse som ska beaktas i kommunernas markanvändningsplanering. Trafikverket ansvarar för utpekande av riksintressen för trafikslagens anläggningar och som ska skydda vissa funktioner i transportsystemet, även där inte Trafikverket är anläggningsägare. Riksintressen med anknytning till godstransporter pekas ut efter följande kriterier:

Järnvägar som ingår in TEN-T-nätverket, trafikeras av långväga godstrafik, används för persontrafik över en eller flera regiongränser, har särskild regional betydelse för godstrafik eller som har förbindelser till andra riksintresseanläggningar som hanterar gods, exempelvis hamnar

Kombiterminaler, rangerbangårdar och växlingsbangårdar lokaliserade med koppling till betydande konsumtions- och produktionsområden

Hamnar som ingår i TEN-T-nätverket, omsätter en godsmängd överstigande 100 000 ton per år eller som är väsentliga för landets beredskap, försörjning, energiförsörjning eller godshantering

Farleder som leder till hamn som omsätter en godsmängd överstigande 100 000 ton eller som utgör del av en kustomspännande inomskärsled.

Sjötrafikstråk mellan av IMO säkerställda trafikseparingssystem (TSS) eller som leder till och från landets utpekade inomskärsleder längs med kusten.

Vägar som ingår i TEN-T-nätverket, som ingår i det nationella stamvägnätet eller som förbinder kommunikationsanläggningar av riksintresse (till exempel mellan hamn och kombiterminal)

För att skydda riksintresset behöver anläggningens funktion beskrivs så tydligt som möjligt och i vissa fall krävs en särskild riksintressepreciseringe, exempelvis för hamnar med olika typer av godshantering. Efter att Trafikverket har pekat ut och beskrivit ett riksintresse är det Länsstyrelsens uppgift att skydda området, dels genom att vägleda kommunernas arbete enligt plan- och bygglagen), men också genom att vid behov överpröva kommunernas detaljplaner om dessa inte tillgodoser riksintresset.

[12] 3 och 4 kap. i miljöbalken

TEN-T och CEF

I Trafikverkets uppdrag ingår att bistå regeringen i arbetet med utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) samt i beredning, kvalitetssäkring, samordning och uppföljning av bidragsansökningar inom ramen för Connecting Europe Facility (CEF).

TEN-T är ett trafikslagsövergripande nät inom EU och grannländerna, som definierats i en EU-förordning. I näten ingår hamnar, inre vattenvägar, järnvägar, vägar, väg-järnvägsterminaler och flygplatser. Målen för det transeuropeiska transportnätet ligger väl i linje med de svenska transportpolitiska målen och understryker den gränsöverskridande dimensionen. Det multimodala TEN-T-nätet ska möjliggöra hållbara och säkra transporter med hög kvalitet för alla trafikslag samt bidra till minskade utsläpp av växthusgaser. Det utpekade TEN-T-nätet består av ett övergripande nät (Comprehensive Network), som inkluderar ett stomnät (Core Network) där de viktigaste knutpunkterna och förbindelserna är definierade

För att stödja en samordnad gränsöverskridande utveckling har det inom EU och grannländerna inrättats så kallade stomnätskorridorer, varav Sverige ingår i korridoren Skandinavien–Medelhavet och som Trafikverket aktivt deltar i. Det finns dessutom två horisontella unionsomfattande koordineringsområden, ERTMS och Motorways of the Sea, med svensk medverkan. Sverige har också åtagit sig att utveckla nätet och genomföra lämpliga åtgärder så att det uppfyller förordningens riktlinjer under förutsättning att det ryms inom tillgängliga ekonomiska resurser.

CEF är en fond för finansiering av projekt inom områdena transport, energi och telekom. CEF Transport finansierar de brister som finns i TEN-T nätverket för att hjälpa medlemsstaterna att nå EU:s övergripande mål för transportinfrastrukturen 2030 och 2050. Fonden syftar bland annat till att gynna renare transportsätt, underlätta för gränsöverskridande transporter, integrera olika transportsätt och att öka digitaliseringen inom transportsystemet. Genom att fokusera på smarta, hållbara och fullt sammanlänkade transporter ska fonden bidra till att fullborda den europeiska inre marknaden. För perioden 2014-2020 har EU avsatt 24,5 miljarder euro för transportområdet.

Årliga och fleråriga arbetsprogram används för att på detaljnivå prioritera och ange hur stort ekonomiskt stöd som ska anslås för bidragsutlysningar. Prioriteringarna preciserar områden som är aktuella för stöd och kan inkludera exempelvis anläggningsprojekt, innovation, ny teknik, säkerhet och alternativa drivmedel samt inom koordineringsområdena ERTMS och Motorways of the Sea. Bidrag kan beviljas både för planering (upp till 50 procent) och för byggande (10-40 procent). Alla ansökningar, årliga rapporteringar och slutredovisning med svenskt deltagande förutsätter regeringens godkännande. Trafikverket stödjer regeringen i hanteringen genom ett CEF-sekretariat.

Forskning och innovation

Forskning och innovation organiseras i Trafikverket i sju olika forskningsportföljer med följande inriktningar och målområden:

Portföljen Planera ska bidra till utvecklingen av Trafikverkets förmåga att planera ett effektivt, tillgängligt och hållbart transportsystem som stöder en hållbar utveckling av samhället. Portföljens målområden är en utvecklad planering för morgondagens hållbara transportsystem, utvecklade trafikslagsövergripande analyser och tillämpning av fyrstegsprincipen, en effektivare planeringsprocess samt stärkt samverkan i samhällsutvecklarrollen. Verksamhetsvolym 2018: 125 miljoner kronor.

Portföljen Vidmakthålla ska bidra till en mer proaktiv, hållbar och produktiv underhållsverksamhet som säkerställer robusta vägar och järnvägar. Samverkan mellan fordon, infrastruktur, människa och omgivande miljö är viktiga komponenter för portföljen. Portföljens målområden är samlad kunskap om anläggningarnas tillstånd, ökad hänsyn till miljö och klimat, mer transparent underhållsplanering med tydliggjorda effekter samt utvecklad beställarroll för ökad produktivitet och innovation. Verksamhetsvolym 2018: 10 miljoner kronor.

Portföljen Möjliggöra ska på lång sikt skapa förutsättningar för väl fungerade och säkra resor och transporter varje dag. Portföljens målområden är optimerade trafikflöden, mer användbar trafikinformation och säkrare prognoser, effektivare hantering av störningar samt säkrare samt mer miljömedvetna förare. Verksamhetsvolym 2018: 20 miljoner kronor.

Portföljen Bygga ska bidra till att investeringsverksamheten kan bygga infrastrukturanläggningar som bidrar till ett långsiktig hållbart transportsystem. Portföljens målområden är ökad produktivitet, ökad säkerhet och trafiksäker utformning, ökad hänsyn till klimat och miljö samt ökat fokus på livscykelkostnader. Verksamhetsvolym 2018: 83 miljoner kronor.

Portföljen Sjöfart ska finansiera behovsmotiverad forskning, innovation och demonstration av hög kvalitet, samhällsnytta och genomslagskraft inom sjöfartsområdet. Portföljens målområden är klimat och miljö, digitalisering, sjösäkerhet och social hållbarhet samt effektivare sjötransportsystem (infrastruktur). Verksamhetsvolym 2018: 55 miljoner kronor.

Portföljen Luftfart ska genom finansiering av forsknings- och innovationsinsatser bidra till att utveckla och förnya luftfartsområdet så att det möter omvärldens krav på säkra, effektiva, robusta och hållbara flygtransporter. Portföljens målområden är ATM (Air Traffic Management), flygplats, luftfart och samhälle.
Verksamhetsvolym 2018: 57 miljoner kronor.

Portföljen Strategiska initiativ ska komplettera övriga portföljer genom att ha ett mer övergripande perspektiv över områden som är gränsöverskridande eller har ett systemperspektiv samt täcka in behov med längre tidsperspektiv eller som är inriktade på

medutveckling och förnyelse av transportsystemet. Portföljens målområden är fordonsstrategisk forskning och innovation, utveckling bortom horisonten, Agenda 2030, en integrerad transportpolitisk målbild samt strategiska samarbeten. Verksamhetsvolym 2018: 96 miljoner kronor.

Förutom arbetet inom portföljerna har Trafikverket också tagit initiativ inom områdena, förkommersiell upphandling, demonstratorer och EU finansierad transportforskning

EU-projekt

Utöver den forskning som finansieras via Trafikverkets anslag medverkar myndigheten även i en rad EU-finansierad projekt, där nedanstående är några exempel. Genom att delta i internationella forsknings- och innovationssamarbeten kan Trafikverket tillsammans med projektens partners öka kunskapen, påverka forskningsagendor och program och sprida den kompetens och de lösningar som tagits fram i Sverige. Exempel på aktuella forskningsprojekt där Trafikverket deltar som aktiv partner är Shift2Rail (järnväg), Capacacity4Rail (järnväg) och EMMA (inlandssjöfart).

REDOVISNING AV REGERINGSUPPDRAG

Bilaga 2: Inlandssjöfart som ett eget trafikslag

Två myndigheters syn

Innehåll

INLEDNING **3**
TRANSPORTSTYRELSENS SYN **4**
SJÖFARTSVERKETS SYN **6**

Inledning

För att få en uppfattning om vad det skulle innebära att införa ett femte trafikslag har följande frågor ställts till Sjöfartsverket och Transportstyrelsen:

1) Vilka möjligheter skulle det innebära om inlandssjöfart klassades som ett femte trafikslag?

2) Vilka konsekvenser skulle det få för respektive myndighet?

3) Vilka eventuella för- respektive nackdelar skulle det medföra?

I denna bilaga redovisas en sammanfattning av myndigheternas svar.

Transportstyrelsens syn

Transportstyrelsen baserar sitt resonemang på tre olika scenarier med olika händelser och effekter som de olika scenarierna skulle kunna medföra.

Scenario 1. Trafikverket får fullt sektorsansvar.
Det femte trafikslaget införs och Trafikverket blir ansvarig myndighet. I ansvaret ligger allt som anknyter till det femte trafikslaget, vilket bland annat inkluderar regelgivning, tillståndsprövning, tillsyn samt kort- och långsiktig infrastrukturplanering. Trafikverket behöver i det scenariot samverka med andra aktörer, som exempelvis Sjöfartsverket och Kustbevakningen, på liknande sätt som Transportstyrelsen gör idag. Trafikverket kommer dessutom, i egenskap av reglerande, tillståndsprövande, tillsynande och registerhållande myndighet, omfattas av samrådskrav samt vara samråds- och remissinstans på samma sätt som Transportstyrelsen är idag. Transportstyrelsens uppgift blir i det scenariot främst att samverka med Trafikverket i de delar där myndigheternas olika regelverk gränsar till varandra. I övrigt blir Transportstyrelsens roll begränsad och påverkan på myndighetens verksamhet liten.
Transportstyrelsens bedömning av tänkbara konsekvenser:
Otydlig ansvarsfördelning myndigheterna emellan. Omfattande författningsändringar krävs.

Scenario 2. Det femte trafikslaget blir som ett av övriga
Det femte trafikslaget införs och går in i de olika myndigheterna som ett eget trafikslag. Respektive myndighet ansvarar i det scenariot för samma områden och med samma finansieringsform för det femte trafikslaget som för övriga trafikslag.
Transportstyrelsens roll blir då större och förändringen påverkar sannolikt myndighetens verksamhet i större utsträckning, främst genom det omfattande regelarbete det skulle medföra. I vilken utsträckning arbetsvolymerna på Transportstyrelsen i övrigt påverkas beror på hur många aktörer och pråmfartyg i det nya trafikslaget som faktiskt tillkommer. Pråmtrafiken måste emellertid med detta förfarande själva bära kostnaderna för det arbete de belastar myndigheten med (exempelvis tillsyn, dispenser och tillstånd). Det kan medföra att inlandssjöfart, som bransch, belastas med höga kostnader relativt sett jämfört med andra trafikslag med fler aktörer.
Transportstyrelsens bedömning av tänkbara konsekvenser:
Litet kollektiv får bära stora kostnader på grund av principen om full kostnadstäckning. Omfattande författningsändringar krävs.

Scenario 3. Transportstyrelsen utvecklar befintlig verksamhet och regelverk (nolläge)
Inget eget trafikslag införs. Transportstyrelsen fortsätter att utveckla befintlig verksamhet och anpassar de regelverk som redan finns. Förutsatt att det finns en sådan politisk inriktning skulle det bland annat kunna innebära att Transportstyrelsen införlivar fler delar av EU:s regelverk för pråmtrafik i svensk författning eller att regelverket för nationell sjöfart utvecklas. Ett sådant regelarbete kräver resurser, men arbetets omfattning beror på i vilken utsträckning respektive regelverk utvecklas.
Transportstyrelsens bedömning av tänkbara konsekvenser:
Utvecklingen av pråmtrafik riskerar, utan tydliga direktiv eller särställning gentemot andra grupper, att gå långsamt

Transportstyrelsen konstaterar avslutningsvis att det behöver göras en samhällsekonomisk analys där de olika alternativen utreds utifrån kostnader och nyttor. Det är i detta skede inte möjligt att ta fram beslutsunderlag utan endast att beskriva tänkbara vägar.

Sjöfartsverkets syn

Sjöfartsverket slår inledningsvis fast att branschen, genom att införa ett femte trafikslag sannolikt förväntar sig alternativa avgiftssystem med reducerade eller slopade avgifter för att kunna nå konkurrensneutralitet mot lastbilstransporter och järnvägstransporter. Sjöfartsverket har idag bemyndigande att utfärda föreskrifter för såväl lotsavgifter och farledsavgifter, men motsvarande bemyndigande finns inte specifikt för inlandssjöfart.

Sjöfartsverket menar att småskalig sjöfart förmodligen stöds av ett inrättande av ett femte trafikslag och skulle också kunna ta marknadsandelar från vägtransport men även från befintlig sjöfart. I dagsläget ser Sjöfartsverket endast begränsade konkurrensytor mellan inlandssjöfart och befintlig sjöfart och då endast på sträckan Brofjorden-Vänern. Vidare ser Sjöfartsverket en möjlighet i att inom ramen för ett femte trafikslag frakta gods med skäligt dimensionerade fartyg, vilket enligt myndigheten borde vara ekonomiskt fördelaktigt för småskalig sjöfart.

Sjöfartsverket påpekar också att införandet av ett femte trafikslag skulle öppna för en översyn av hur farledsavgifter och andra transportrelaterade avgifter tas ut, dock utan att förändra principen att farledstjänster som exempelvis fyrbelysning och utmärkning betalas av användarna. Avgiftsmodellen skulle kunna anpassas på ett modernt sätt för att uppnå överflyttning från korta vägtransporter till sjöfartstransporter, men bör inte begränsas till Sjöfartsverkets avgifter. Även hamnavgifter och stuverikostnader behöver enligt Sjöfartsverkets uppfattning ses över och anpassas efter pråmtrafikens förutsättningar för att uppnå godsöverflyttning.

Branschens förväntningar på slopade eller reducerade avgifter skulle enligt Sjöfartsverkets bedömning få stora konsekvenser för myndigheten. Det finns en risk att Sjöfartsverket förlorar intäkter i de fall inlandssjöfarten konkurrerar med befintlig sjöfart och betalar en lägre avgift per transporterad godsmängd för de tjänster som konsumeras. Vissa av de aktuella farlederna är dessutom klassade för fritidsbåtstrafik och behöver sannolikt uppgraderas. I de fallen tillkommer extra underhållskostnader som riskerar att inte täckas av de intäkter trafikslaget genererar. Sjöfartsverket har i nuläget heller inte kapacitet att assistera en utökad pråmsjöfart med isbrytarservice, i synnerhet inte om full kostnadstäckning ska kunna uppnås. Tillämpliga förordningar och föreskrifter kan behöva ändras, som exempelvis beräkningsgrunder för lots- och farledsavgifter. Avslutningsvis påpekar Sjöfartsverket att EU:s statsstödsregler och Sveriges konkurrenslagstiftning idag begränsar utrymmet för de åtgärder som diskuteras ovan. En eventuell förändring av lots- och farledsavgiftsmodellen måste därför föregås av ett utredningsarbete.

REDOVISNING AV REGERINGSUPPDRAG

Bilaga 3: Redovisning av resultat från enkät

Innehåll

BESKRIVNING AV ENKÄTEN....3
BAKGRUNDSFRÅGOR....4
NYTTAN AV INFORMATION....7

Generell information om omlastningspunkt....7

Information om godstrafiken till och från omlastningspunkt....10

Information om järnvägsterminal....12

Information om väganslutning till och från omlastningspunkt....15

Information om hamn och farledsanslutningar....18

Öppen fråga....21
FRÅGOR OM INFORMATIONSUTBYTE....22

Beskrivning av enkäten

Inom regeringsuppdraget genomfördes en enkätstudie med syftet att undersöka vilken information som är viktig för transportbranschen när de köper, planerar eller genomför transporter.

Enkäten bestod av ett frågebatteri med 38 frågor och en öppen fråga. Frågorna var kategoriserade i tre frågeområden:

- Bakgrundsfrågor
- Frågor om nyttan av information
- Frågor om informationsutbyte

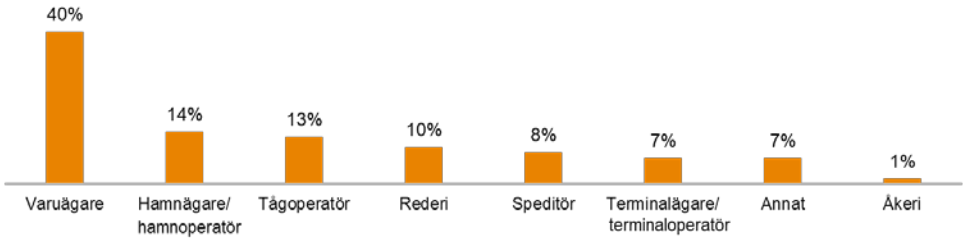
Målgruppen för undersökningen var varuägare, speditörer, rederier, åkerier, tågoperatörer, hamnoperatörer och terminaloperatörer. Frågorna ställdes till 113 personer varav 72 personer svarade, vilket motsvarar 64procent svarsfrekvens.

Den genomsnittliga svarstiden låg på 5,8 minuter.

I detta avsnitt presenteras resultaten från enkätundersökningen.

Bakgrundsfrågor

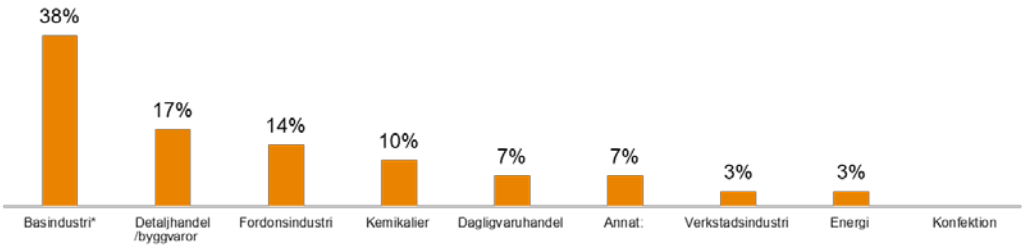
Bakgrundsfråga 1: *Vilken typ av företag jobbar du på?*



Figur 1:Typer av företag som respondenterna jobbar inom. ”

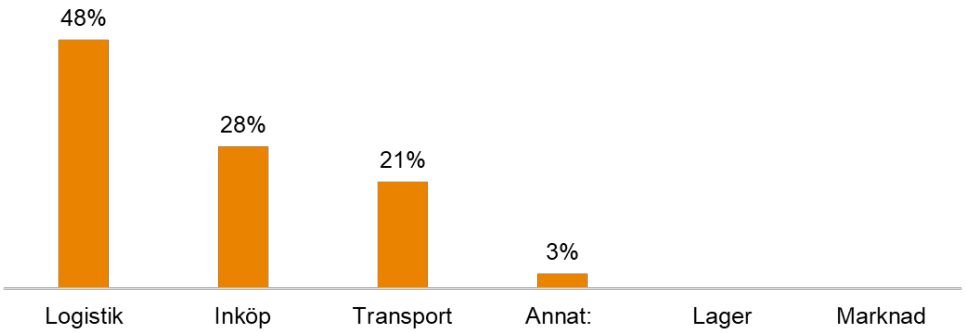
De 29 respondenter som hade svarat varuägare på fråga 1, fick tre följdfrågor.

Följdfråga 1.1 till varuägarna: *Du svarade varuägare på föregående fråga. Vi skulle gärna vilja veta inom vilken bransch.*



Figur 2: Branscher som respondenterna jobbar inom

Följdfråga 1.2 till varuägarna: *Vad jobbar du huvudsakligen inom?*



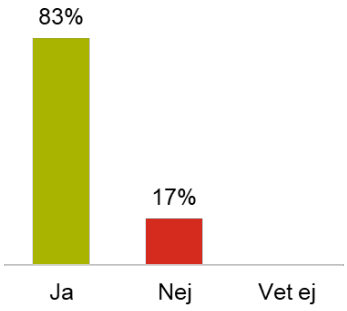
Figur 3: Huvudsakliga områden som respondenterna jobba inom.

Följdfråga 1.3 till varuägarna: *Transporteras era varor intermodalt, dvs. transporter där godset transporteras med mer än ett trafikslag?*

100 procent svarade ja på denna fråga.

De sex respondenter som hade svarat ”speditör” på fråga 1, fick en följdfråga.

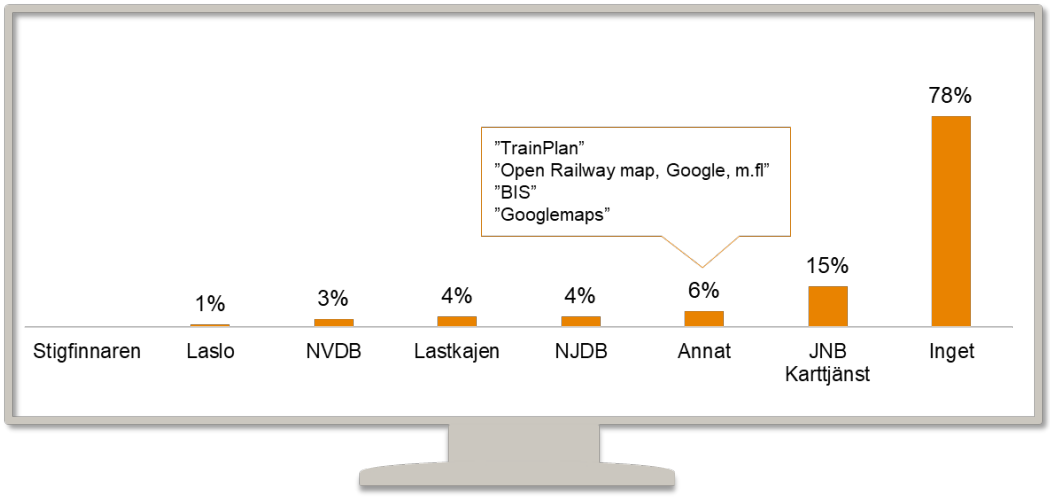
Följdfråga 1.4 till speditörerna: *Erbjuder ni idag intermodala transporter, dvs. transporter där godset transporteras med mer än ett trafikslag?*



Figur 4: Svar på frågan om företagen erbjuder intermodala transporter idag.

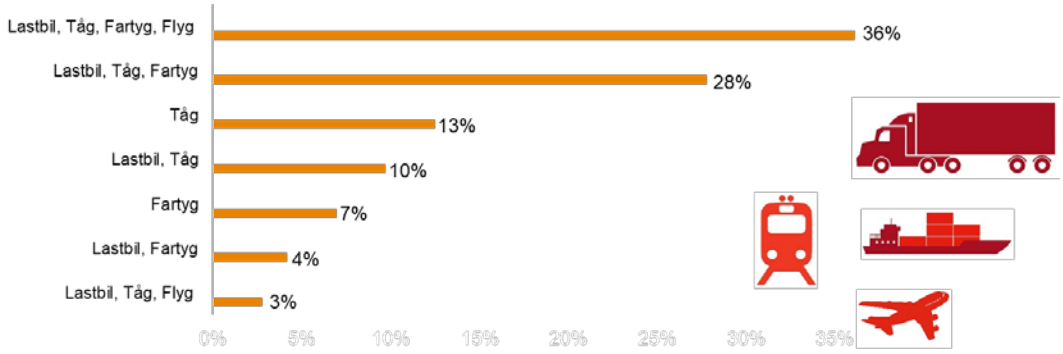
Efter fråga 1 och tillhörande följdfrågor till olika svarsgrupper, fortsatte enkäten med enhetliga frågor till alla respondenter.

Bakgrundsfråga 2: *Vilket/vilka av Trafikverkets system använder du idag? (Flera svarsalternativ möjliga)*



Figur 5: System inom Trafikverket som används idag

Bakgrundsfråga 3: *Vilka/vilket trafikslag använder ni idag när ni transporterar gods? (Flera svarsalternativ möjliga)*



Figur 6: Trafikslag som används idag.

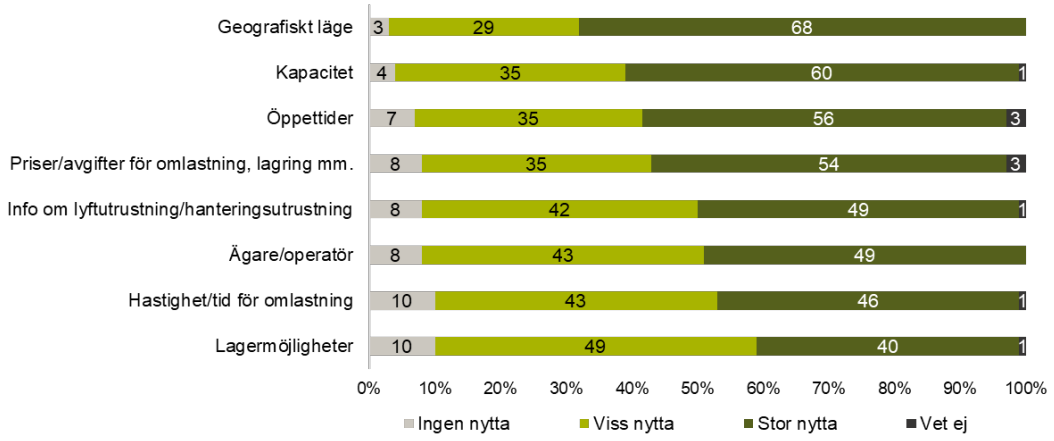
Nyttan av information

Nästa frågeområde i enkäten inleddes med texten:

Föreställ dig att Trafikverket erbjöd ett system (till exempel en karttjänst på nätet) med syfte att underlätta för intermodala transporter. Där skulle ni kunna lägga ut och få information om olika omlastningspunkter som till exempel kombiterminaler, rangerbangårdar, hamnar eller flygplatser med godshantering.

Respondenterna kryssade i vilken nytta de skulle ha av ett system som visade olika informationer. Svarsalternativen var ”Ingen nytta”, ”Viss nytta”, ”Stor nytta” och ”Vet ej”.

Generell information om omlastningspunkt



Figur 7: Nyttan av generell information om omlastningspunkt

Figur 7 visar att generell information om omlastningspunkten anses av de flesta ha stor eller viss nytta. Mest intressant anses vara information om geografiskt läge, omlastningspunktens kapacitet, öppettider och priser för omlastning.
När man delade upp svaren utifrån olika typer av företag (varuägare, speditörer osv.) kunde man se att varuägare och speditörer något oftare svarade ”stor nytta” än andra grupper. I tabellerna nedan visas en sammanställning av alla svar på frågan om generell information om omlastningspunkt, uppdelat på typ av företag som respondenterna arbetar för (varuägare, speditör osv.)

Generell information om omlastningspunkt:

Geografiskt läge

	Varuägare		Speditör		Rederi		Åkeri		Tågoperatör		Hamnägare / hamnc		Terminalägare / terr		Annat		Total	
Namn	**Antal**	**%**	**Antal**	**%**	**Antal**	**%**	**Antal**	**%**	**Antal**	**%**	**Antal**	**%**	**Antal**	**%**	**Antal**	**%**	**Antal**	**%**
Ingen nytta	2	6,9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2,8
Viss nytta	12	41,4	1	16,7	3	42,9	0	0	1	11,1	2	20	1	20	1	20	21	29,2
Stor nytta	15	51,7	5	83,3	4	57,1	1	100	8	88,9	8	80	4	80	4	80	49	68,1
Vet ej	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	29	100	6	100	7	100	1	100	9	100	10	100	5	100	5	100	72	100

Ägare / Operatör

	Varuägare		Speditör		Rederi		Åkeri		Tågoperatör		Hamnägare / hamnc		Terminalägare / terr		Annat		Total	
Namn	**Antal**	**%**	**Antal**	**%**	**Antal**	**%**	**Antal**	**%**	**Antal**	**%**	**Antal**	**%**	**Antal**	**%**	**Antal**	**%**	**Antal**	**%**
Ingen nytta	2	6,9	1	16,7	1	14,3	0	0	0	0	1	10	0	0	1	20	6	8,3
Viss nytta	13	44,8	3	50	2	28,6	0	0	4	44,4	3	30	2	40	4	80	31	43,1
Stor nytta	14	48,3	2	33,3	4	57,1	1	100	5	55,6	6	60	3	60	0	0	35	48,6
Vet ej	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	29	100	6	100	7	100	1	100	9	100	10	100	5	100	5	100	72	100

Öppettider

	Varuägare		Speditör		Rederi		Åkeri		Tågoperatör		Hamnägare / hamnc		Terminalägare / terr		Annat		Total	
Namn	**Antal**	**%**	**Antal**	**%**	**Antal**	**%**	**Antal**	**%**	**Antal**	**%**	**Antal**	**%**	**Antal**	**%**	**Antal**	**%**	**Antal**	**%**
Ingen nytta	3	10,3	0	0	2	28,6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	6,9
Viss nytta	16	55,2	2	33,3	1	14,3	0	0	3	33,3	0	0	1	20	2	40	25	34,7
Stor nytta	10	34,5	4	66,7	3	42,9	1	100	6	66,7	9	90	4	80	3	60	40	55,6
Vet ej	0	0	0	0	1	14,3	0	0	0	0	1	10	0	0	0	0	2	2,8
Total	29	100	6	100	7	100	1	100	9	100	10	100	5	100	5	100	72	100

Priser / avgifter för omlastning, lagring r

	Varuägare		Speditör		Rederi		Åkeri		Tågoperatör		Hamnägare / hamnc		Terminalägare / terr		Annat		Total	
Namn	**Antal**	**%**	**Antal**	**%**	**Antal**	**%**	**Antal**	**%**	**Antal**	**%**	**Antal**	**%**	**Antal**	**%**	**Antal**	**%**	**Antal**	**%**
Ingen nytta	4	13,8	0	0	1	14,3	0	0	0	0	0	0	1	20	0	0	6	8,3
Viss nytta	12	41,4	2	33,3	3	42,9	0	0	2	22,2	2	20	1	20	3	60	25	34,7
Stor nytta	13	44,8	4	66,7	2	28,6	1	100	7	77,8	7	70	3	60	2	40	39	54,2
Vet ej	0	0	0	0	1	14,3	0	0	0	0	1	10	0	0	0	0	2	2,8
Total	29	100	6	100	7	100	1	100	9	100	10	100	5	100	5	100	72	100

Kapacitet																		
	Varuägare		Speditör		Rederi		Åkeri		Tågoperatör		Hamnägare / hamno		Terminalägare / terr		Annat		Total	
Namn	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%
Ingen nytta	2	6,9	0	0	1	14,3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	4,2
Viss nytta	12	41,4	3	50	2	28,6	0	0	1	11,1	1	10	4	80	2	40	25	34,7
Stor nytta	15	51,7	3	50	3	42,9	1	100	8	88,9	9	90	1	20	3	60	43	59,7
Vet ej	0	0	0	0	1	14,3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1,4
Total	29	100	6	100	7	100	1	100	9	100	10	100	5	100	5	100	72	100

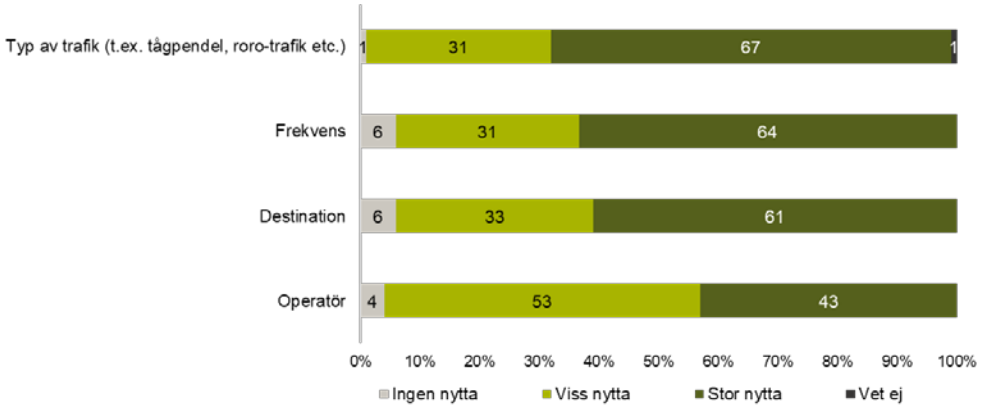
Hastighet / tid för omlastning																		
	Varuägare		Speditör		Rederi		Åkeri		Tågoperatör		Hamnägare / hamno		Terminalägare / terr		Annat		Total	
Namn	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%
Ingen nytta	2	6,9	0	0	1	14,3	0	0	0	0	0	0	3	60	1	20	7	9,7
Viss nytta	16	55,2	2	33,3	3	42,9	0	0	4	44,4	2	20	1	20	3	60	31	43,1
Stor nytta	11	37,9	4	66,7	2	28,6	1	100	5	55,6	8	80	1	20	1	20	33	45,8
Vet ej	0	0	0	0	1	14,3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1,4
Total	29	100	6	100	7	100	1	100	9	100	10	100	5	100	5	100	72	100

Lagermöjligheter																		
	Varuägare		Speditör		Rederi		Åkeri		Tågoperatör		Hamnägare / hamno		Terminalägare / terr		Annat		Total	
Namn	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%
Ingen nytta	5	17,2	0	0	1	14,3	0	0	1	11,1	0	0	0	0	0	0	7	9,7
Viss nytta	14	48,3	5	83,3	4	57,1	0	0	6	66,7	1	10	2	40	3	60	35	48,6
Stor nytta	10	34,5	1	16,7	2	28,6	1	100	2	22,2	8	80	3	60	2	40	29	40,3
Vet ej	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	10	0	0	0	0	1	1,4
Total	29	100	6	100	7	100	1	100	9	100	10	100	5	100	5	100	72	100

Info om lyftutrustning / hanteringsutrus																		
	Varuägare		Speditör		Rederi		Åkeri		Tågoperatör		Hamnägare / hamno		Terminalägare / terr		Annat		Total	
Namn	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%
Ingen nytta	4	13,8	0	0	1	14,3	0	0	0	0	0	0	0	0	1	20	6	8,3
Viss nytta	15	51,7	3	50	2	28,6	0	0	2	22,2	4	40	3	60	1	20	30	41,7
Stor nytta	10	34,5	3	50	3	42,9	1	100	7	77,8	6	60	2	40	3	60	35	48,6
Vet ej	0	0	0	0	1	14,3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1,4
Total	29	100	6	100	7	100	1	100	9	100	10	100	5	100	5	100	72	100

Svarsfrekvens
Varuägare: 100% (29/29)
Speditör: 100% (6/6)
Rederi: 100% (7/7)
Åkeri: 100% (1/1)
Tågoperatör: 100% (9/9)
Hamnägare/hamnoperatör: 100% (10/10)
Terminalägare/terminaloperatör: 100% (5/5)
Annat: 100% (5/5)

Information om godstrafiken till och från omlastningspunkt



Figur 8: Nyttan av information om godstrafik till och från omlastningspunkt

Information om godstrafiken till och från omlastningspunkt anses vara av stor eller viss nytta för de flesta av respondenterna. Mest intressant verkar vara uppgifter om typ av trafik.

Nedan redovisas resultaten uppdelat på de olika typer av företag som respondenterna arbetar på.

Typ av trafik (t.ex. tågpendel, roro-traf																		
	Varuägare		Speditör		Rederi		Åkeri		Tågoperatör		Hamnägare / hamno		Terminalägare / terr		Annat		Total	
Namn	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%
Ingen nytta	1	3,4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1,4
Viss nytta	11	37,9	2	33,3	2	28,6	0	0	4	44,4	1	10	0	0	2	40	22	30,6
Stor nytta	17	58,6	4	66,7	5	71,4	1	100	4	44,4	9	90	5	100	3	60	48	66,7
Vet ej	0	0	0	0	0	0	0	0	1	11,1	0	0	0	0	0	0	1	1,4
Total	29	100	6	100	7	100	1	100	9	100	10	100	5	100	5	100	72	100

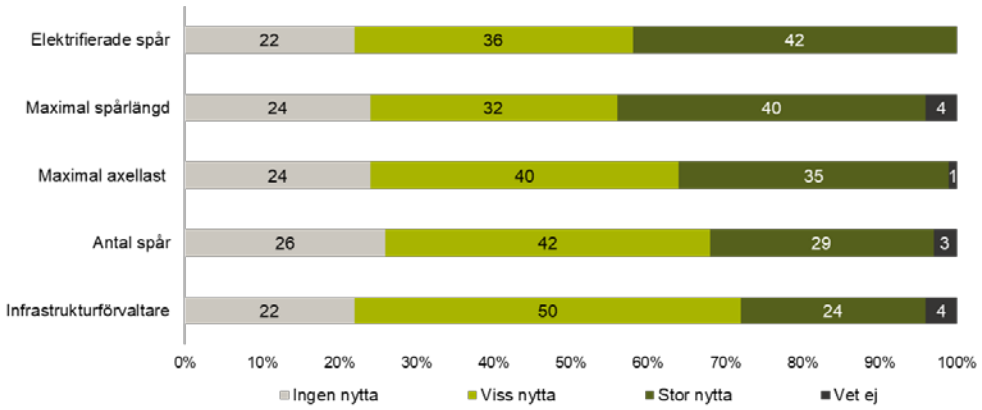
Operatör																		
	Varuägare		Speditör		Rederi		Åkeri		Tågoperatör		Hamnägare / hamno		Terminalägare / terr		Annat		Total	
Namn	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%
Ingen nytta	2	6,9	0	0	0	0	0	0	0	0	1	10	0	0	0	0	3	4,2
Viss nytta	19	65,5	5	83,3	4	57,1	0	0	4	44,4	0	0	2	40	4	80	38	52,8
Stor nytta	8	27,6	1	16,7	3	42,9	1	100	5	55,6	9	90	3	60	1	20	31	43,1
Vet ej	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	29	100	6	100	7	100	1	100	9	100	10	100	5	100	5	100	72	100

Destination																		
	Varuägare		Speditör		Rederi		Åkeri		Tågoperatör		Hamnägare / hamno		Terminalägare / terr		Annat		Total	
Namn	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%
Ingen nytta	2	6,9	0	0	0	0	0	0	2	22,2	0	0	0	0	0	0	4	5,6
Viss nytta	11	37,9	0	0	4	57,1	0	0	3	33,3	2	20	2	40	2	40	24	33,3
Stor nytta	16	55,2	6	100	3	42,9	1	100	4	44,4	8	80	3	60	3	60	44	61,1
Vet ej	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	29	100	6	100	7	100	1	100	9	100	10	100	5	100	5	100	72	100

Frekvens																		
	Varuägare		Speditör		Rederi		Åkeri		Tågoperatör		Hamnägare / hamno		Terminalägare / terr		Annat		Total	
Namn	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%
Ingen nytta	2	6,9	0	0	0	0	0	0	2	22,2	0	0	0	0	0	0	4	5,6
Viss nytta	10	34,5	1	16,7	3	42,9	0	0	2	22,2	1	10	1	20	4	80	22	30,6
Stor nytta	17	58,6	5	83,3	4	57,1	1	100	5	55,6	9	90	4	80	1	20	46	63,9
Vet ej	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	29	100	6	100	7	100	1	100	9	100	10	100	5	100	5	100	72	100

Svarsfrekvens		
Varuägare: 100% (29/29)		
Speditör: 100% (6/6)		
Rederi: 100% (7/7)		
Åkeri: 100% (1/1)		
Tågoperatör: 100% (9/9)		
Hamnägare/hamnoperatör: 100% (10/10)		
Terminalägare/terminaloperatör: 100% (5/5)		
Annat: 100% (5/5)		

Information om järnvägsterminal



Figur 9: Nyttan av information om järnvägsterminal

Information om järnvägsterminal verkar vara mindre intressant för respondenterna än mer generell information om omlastningspunkter såsom geografiskt läge mm. En knapp fjärdedel av respondenterna såg ingen nytta i denna typ av information. Splittrar man upp svaren i olika typer av företag framkommer att många respondenter som jobbar hos en tågoperatör är intresserade av information om järnvägsterminal. Även bland speditörerna var intresset genomsnittligt högt medan övriga var måttligt intresserade.

Nedan visas svaren uppdelat på typ av företag.

Antal spår																		
	Varuägare		Speditör		Rederi		Åkeri		Tågoperatör		Hamnägare / hamno		Terminalägare / terr		Annat		Total	
Namn	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%
Ingen nytta	12	41,4	2	33,3	2	28,6	0	0	0	0	2	20	0	0	1	20	19	26,4
Viss nytta	15	51,7	2	33,3	3	42,9	0	0	2	22,2	3	30	3	60	2	40	30	41,7
Stor nytta	0	0	2	33,3	2	28,6	1	100	7	77,8	5	50	2	40	2	40	21	29,2
Vet ej	2	6,9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2,8
Total	29	100	6	100	7	100	1	100	9	100	10	100	5	100	5	100	72	100

Maximal spårlängd																		
	Varuägare		Speditör		Rederi		Åkeri		Tågoperatör		Hamnägare / hamno		Terminalägare / terr		Annat		Total	
Namn	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%
Ingen nytta	10	34,5	1	16,7	3	42,9	0	0	0	0	2	20	0	0	1	20	17	23,6
Viss nytta	16	55,2	2	33,3	2	28,6	0	0	1	11,1	1	10	1	20	0	0	23	31,9
Stor nytta	1	3,4	3	50	2	28,6	1	100	8	88,9	7	70	4	80	3	60	29	40,3
Vet ej	2	6,9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	20	3	4,2
Total	29	100	6	100	7	100	1	100	9	100	10	100	5	100	5	100	72	100

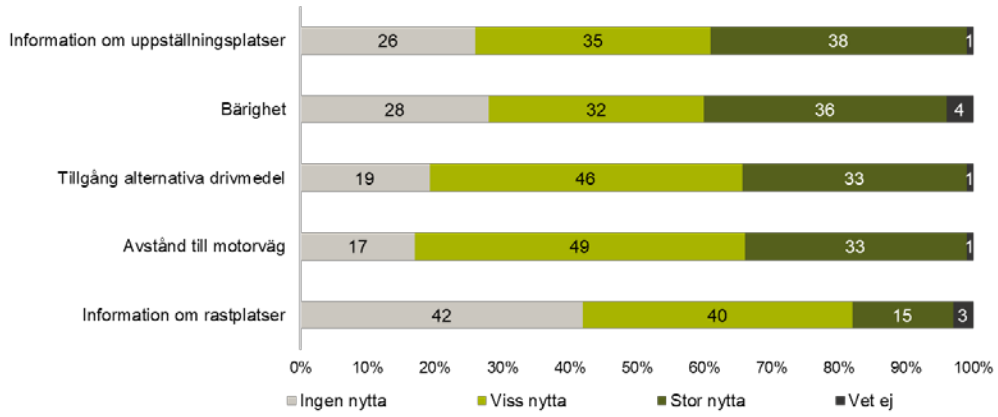
Maximal axellast																		
	Varuägare		Speditör		Rederi		Åkeri		Tågoperatör		Hamnägare / hamno		Terminalägare / terr		Annat		Total	
Namn	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%
Ingen nytta	9	31	1	16,7	3	42,9	0	0	0	0	2	20	1	20	1	20	17	23,6
Viss nytta	16	55,2	3	50	3	42,9	0	0	2	22,2	2	20	2	40	1	20	29	40,3
Stor nytta	3	10,3	2	33,3	1	14,3	1	100	7	77,8	6	60	2	40	3	60	25	34,7
Vet ej	1	3,4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1,4
Total	29	100	6	100	7	100	1	100	9	100	10	100	5	100	5	100	72	100

Elektrifierade spår																		
	Varuägare		Speditör		Rederi		Åkeri		Tågoperatör		Hamnägare / hamno		Terminalägare / terr		Annat		Total	
Namn	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%
Ingen nytta	7	24,1	1	16,7	4	57,1	0	0	0	0	2	20	1	20	1	20	16	22,2
Viss nytta	19	65,5	2	33,3	2	28,6	0	0	0	0	2	20	1	20	0	0	26	36,1
Stor nytta	3	10,3	3	50	1	14,3	1	100	9	100	6	60	3	60	4	80	30	41,7
Vet ej	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	29	100	6	100	7	100	1	100	9	100	10	100	5	100	5	100	72	100

Infrastrukturförvaltare																		
	Varuägare		Speditör		Rederi		Åkeri		Tågoperatör		Hamnägare / hamnc		Terminalägare / terı		Annat		Total	
Namn	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%
Ingen nytta	10	34,5	1	16,7	2	28,6	0	0	0	0	1	10	1	20	1	20	16	22,2
Viss nytta	16	55,2	3	50	4	57,1	0	0	3	33,3	6	60	3	60	1	20	36	50
Stor nytta	1	3,4	2	33,3	1	14,3	1	100	6	66,7	3	30	1	20	2	40	17	23,6
Vet ej	2	6,9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	20	3	4,2
Total	29	100	6	100	7	100	1	100	9	100	10	100	5	100	5	100	72	100

Svarsfrekvens
Varuägare: 100% (29/29)
Speditör: 100% (6/6)
Rederi: 100% (7/7)
Åkeri: 100% (1/1)
Tågoperatör: 100% (9/9)
Hamnägare/hamnoperatör: 100% (10/10)
Terminalägare/terminaloperatör: 100% (5/5)
Annat: 100% (5/5)

Information om väganslutning till och från omlastningspunkt



Figur 10: Nyttan av information om väganslutning till och från omlastningspunkt

Runt 70procent av respondenterna anser att information om väganslutningarna till och från olika omlastningspunkter är av stor eller viss nytta. Det åkeri som fanns med bland respondenterna svarade ”stor nytta” på samtliga punkter.

Nedan presenteras resultaten uppdelat på olika typer av företag.

Avstånd till motorväg																		
	Varuägare		Speditör		Rederi		Åkeri		Tågoperatör		Hamnägare / hamno		Terminalägare / terr		Annat		Total	
Namn	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%
Ingen nytta	5	17,2	1	16,7	1	14,3	0	0	4	44,4	0	0	0	0	1	20	12	16,7
Viss nytta	18	62,1	4	66,7	4	57,1	0	0	3	33,3	2	20	1	20	3	60	35	48,6
Stor nytta	6	20,7	1	16,7	2	28,6	1	100	2	22,2	7	70	4	80	1	20	24	33,3
Vet ej	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	10	0	0	0	0	1	1,4
Total	29	100	6	100	7	100	1	100	9	100	10	100	5	100	5	100	72	100

Tillgång alternativa drivmedel																		
	Varuägare		Speditör		Rederi		Åkeri		Tågoperatör		Hamnägare / hamno		Terminalägare / terr		Annat		Total	
Namn	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%
Ingen nytta	4	13,8	1	16,7	3	42,9	0	0	4	44,4	1	10	1	20	0	0	14	19,4
Viss nytta	18	62,1	2	33,3	3	42,9	0	0	2	22,2	4	40	1	20	3	60	33	45,8
Stor nytta	7	24,1	3	50	1	14,3	1	100	3	33,3	4	40	3	60	2	40	24	33,3
Vet ej	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	10	0	0	0	0	1	1,4
Total	29	100	6	100	7	100	1	100	9	100	10	100	5	100	5	100	72	100

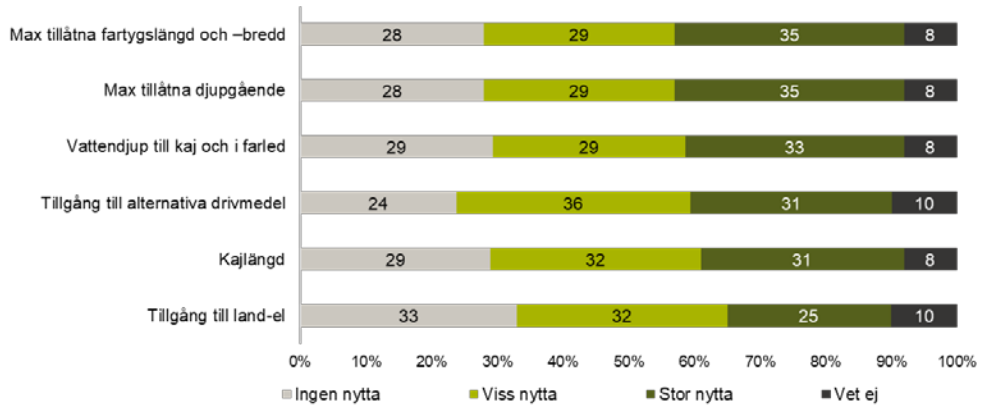
Bärighet																		
	Varuägare		Speditör		Rederi		Åkeri		Tågoperatör		Hamnägare / hamno		Terminalägare / terr		Annat		Total	
Namn	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%
Ingen nytta	12	41,4	1	16,7	3	42,9	0	0	3	33,3	0	0	1	20	0	0	20	27,8
Viss nytta	10	34,5	2	33,3	1	14,3	0	0	3	33,3	3	30	2	40	2	40	23	31,9
Stor nytta	5	17,2	3	50	3	42,9	1	100	3	33,3	7	70	1	20	3	60	26	36,1
Vet ej	2	6,9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	20	0	0	3	4,2
Total	29	100	6	100	7	100	1	100	9	100	10	100	5	100	5	100	72	100

Information om uppställningsplatser																		
	Varuägare		Speditör		Rederi		Åkeri		Tågoperatör		Hamnägare / hamno		Terminalägare / terr		Annat		Total	
Namn	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%
Ingen nytta	12	41,4	1	16,7	3	42,9	0	0	3	33,3	0	0	0	0	0	0	19	26,4
Viss nytta	11	37,9	2	33,3	2	28,6	0	0	1	11,1	3	30	3	60	3	60	25	34,7
Stor nytta	5	17,2	3	50	2	28,6	1	100	5	55,6	7	70	2	40	2	40	27	37,5
Vet ej	1	3,4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1,4
Total	29	100	6	100	7	100	1	100	9	100	10	100	5	100	5	100	72	100

Information om rastplatser																		
	Varuägare		Speditör		Rederi		Åkeri		Tågoperatör		Hamnägare / hamno		Terminalägare / terr		Annat		Total	
Namn	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%
Ingen nytta	17	58,6	1	16,7	5	71,4	0	0	5	55,6	2	20	0	0	0	0	30	41,7
Viss nytta	9	31	3	50	1	14,3	0	0	2	22,2	6	60	4	80	4	80	29	40,3
Stor nytta	2	6,9	2	33,3	1	14,3	1	100	2	22,2	2	20	1	20	0	0	11	15,3
Vet ej	1	3,4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	20	2	2,8
Total	29	100	6	100	7	100	1	100	9	100	10	100	5	100	5	100	72	100

Svarsfrekvens
Varuägare: 100% (29/29)
Speditör: 100% (6/6)
Rederi: 100% (7/7)
Åkeri: 100% (1/1)
Tågoperatör: 100% (9/9)
Hamnägare/hamnoperatör: 100% (10/10)
Terminalägare/terminaloperatör: 100% (5/5)
Annat: 100% (5/5)

Information om hamn och farledsanslutningar



Figur 11: Nyttan av information om hamn och farledsanslutning.

Runt två tredjedelar av respondenterna svarade att information om hamn och farledsanslutningar är av stor eller viss nytta. Särskilt bland hamnägarna och rederierna var det många som såg stor nytta i informationen.

Nedan visas svarsutfallet uppdelat på typ av företag.

Vattendjup till kaj och i farled																		
	Varuägare		Speditör		Rederi		Åkeri		Tågoperatör		Hamnägare / hamnc		Terminalägare / terr		Annat		Total	
Namn	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%
Ingen nytta	13	44,8	1	16,7	0	0	0	0	6	66,7	0	0	1	20	0	0	21	29,2
Viss nytta	11	37,9	2	33,3	2	28,6	0	0	1	11,1	2	20	1	20	2	40	21	29,2
Stor nytta	4	13,8	2	33,3	5	71,4	1	100	2	22,2	8	80	2	40	0	0	24	33,3
Vet ej	1	3,4	1	16,7	0	0	0	0	0	0	0	0	1	20	3	60	6	8,3
Total	29	100	6	100	7	100	1	100	9	100	10	100	5	100	5	100	72	100

Kajlängd																		
	Varuägare		Speditör		Rederi		Åkeri		Tågoperatör		Hamnägare / hamnc		Terminalägare / terr		Annat		Total	
Namn	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%
Ingen nytta	12	41,4	1	16,7	0	0	0	0	6	66,7	1	10	1	20	0	0	21	29,2
Viss nytta	12	41,4	3	50	1	14,3	0	0	2	22,2	2	20	2	40	1	20	23	31,9
Stor nytta	4	13,8	1	16,7	6	85,7	1	100	1	11,1	7	70	1	20	1	20	22	30,6
Vet ej	1	3,4	1	16,7	0	0	0	0	0	0	0	0	1	20	3	60	6	8,3
Total	29	100	6	100	7	100	1	100	9	100	10	100	5	100	5	100	72	100

Max tillåtna djupgående																		
	Varuägare		Speditör		Rederi		Åkeri		Tågoperatör		Hamnägare / hamnc		Terminalägare / terr		Annat		Total	
Namn	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%
Ingen nytta	12	41,4	1	16,7	0	0	0	0	6	66,7	0	0	1	20	0	0	20	27,8
Viss nytta	11	37,9	2	33,3	2	28,6	0	0	2	22,2	2	20	1	20	1	20	21	29,2
Stor nytta	5	17,2	2	33,3	5	71,4	1	100	1	11,1	8	80	2	40	1	20	25	34,7
Vet ej	1	3,4	1	16,7	0	0	0	0	0	0	0	0	1	20	3	60	6	8,3
Total	29	100	6	100	7	100	1	100	9	100	10	100	5	100	5	100	72	100

Max tillåtna fartygslängd och –bredd																		
	Varuägare		Speditör		Rederi		Åkeri		Tågoperatör		Hamnägare / hamnc		Terminalägare / terr		Annat		Total	
Namn	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%
Ingen nytta	12	41,4	1	16,7	0	0	0	0	6	66,7	0	0	1	20	0	0	20	27,8
Viss nytta	10	34,5	3	50	1	14,3	0	0	2	22,2	2	20	2	40	1	20	21	29,2
Stor nytta	6	20,7	1	16,7	6	85,7	1	100	1	11,1	8	80	1	20	1	20	25	34,7
Vet ej	1	3,4	1	16,7	0	0	0	0	0	0	0	0	1	20	3	60	6	8,3
Total	29	100	6	100	7	100	1	100	9	100	10	100	5	100	5	100	72	100

Tillgång till land-el																		
	Varuägare		Speditör		Rederi		Åkeri		Tågoperatör		Hamnägare / hamno		Terminalägare / terr		Annat		Total	
Namn	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%
Ingen nytta	15	51,7	0	0	0	0	0	0	7	77,8	1	10	1	20	0	0	24	33,3
Viss nytta	9	31	3	50	2	28,6	0	0	1	11,1	4	40	2	40	2	40	23	31,9
Stor nytta	3	10,3	2	33,3	5	71,4	1	100	1	11,1	5	50	1	20	0	0	18	25
Vet ej	2	6,9	1	16,7	0	0	0	0	0	0	0	0	1	20	3	60	7	9,7
Total	29	100	6	100	7	100	1	100	9	100	10	100	5	100	5	100	72	100

Tillgång till alternativa drivmedel																		
	Varuägare		Speditör		Rederi		Åkeri		Tågoperatör		Hamnägare / hamno		Terminalägare / terr		Annat		Total	
Namn	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%
Ingen nytta	8	27,6	0	0	0	0	0	0	7	77,8	1	10	1	20	0	0	17	23,6
Viss nytta	13	44,8	2	33,3	3	42,9	0	0	1	11,1	4	40	2	40	1	20	26	36,1
Stor nytta	5	17,2	3	50	4	57,1	1	100	1	11,1	5	50	1	20	2	40	22	30,6
Vet ej	3	10,3	1	16,7	0	0	0	0	0	0	0	0	1	20	2	40	7	9,7
Total	29	100	6	100	7	100	1	100	9	100	10	100	5	100	5	100	72	100

Svarsfrekvens
Varuägare: 100% (29/29)
Speditör: 100% (6/6)
Rederi: 100% (7/7)
Åkeri: 100% (1/1)
Tågoperatör: 100% (9/9)
Hamnägare/hamnoperatör: 100% (10/10)
Terminalägare/terminaloperatör: 100% (5/5)
Annat: 100% (5/5)

Öppen fråga

Frågebatteriet om information och dess nytta följdes av en öppen fråga: *Finns det ytterligare information som du skulle vilja se fanns med i ett sådant system, i så fall vilken?*

Svaren som framfördes var följande:

"Möjligheter till samlastning med andra varuägare (mycket värdefull information om den går att få).""- *Varuägare*

"Hej, Vi får redan dagligen uppdateringar från vår transportör [redacted] för vår containrar på tåg." - *Varuägare*

"Typ av gods som primärt hanteras. T.ex. är det en ren container terminal eller kan man hantera general cargo, trailers, bilar, papper, virke, stål, kyl/fryst, stuffning/strippning. Vissa terminaler är ganska specialiserade på endast en godstyp eller lastbärare." - *Varuägare*

"Det finns "Ports of the World" med liknande uppgifter, men den används sporadiskt och med tiden har det visat sig att den inte uppdateras, då fallerar det till slut. Använd hellre pengarna till att skapa mer infrastruktur" - *Varuägare*

"Koppling till motsvarande system I Europa" - *Varuägare*

"In general, we believe the marked conditions will take care of most of this. Active players in the logistics and transportmarked are agile and proactive enough to secure that their product offering will find its way to the customers. Trafikverket may facilitate the contact and assit to spred the knowledge via this service, but the detailed data and information required bind cargo and logistics together, would come from dialogue between parties, and not driven by info on a web portal." – *Rederi*

"Tydlig kontaktinformation" - *Speditör*

"Terminal om de är automaton eller vanlig last hantering, om vi ska få detta att fungera så måste Automation in i last hantering" - *Rederi*

"Frågorna i enkäten är inte relevanta för oss. Vårt behov är endast omlastning av rundvirke, utan lastbärare." - *Tågoperatör*

"Tidsdynamiska aspekter på kapacitet och tillgänglighet. Plan vs utfall. Punktlighet och precision. Benchmarking av olika anläggningar. Antal hanterade enheter." - *Tågoperatör*

"Hej! Det bör finnas något för 4PLare,, det behövs en rad andra parametrar t.ex. lastprofiler, finns det läsare, m.m. - jag tror inte på att bygga upp en karttjänst i ett eget system på detta sätt. Bör ske mer integrerat för bl.a. konventionella och mixadetåg etc. Lägger man om systemen besöker man operatören/ägaren etc. för att se om de är konkurrenskraftiga." - *Annat*

"Beläggning av terminalområde. (Grus, asfalt)" - *Tågoperatör*

"Om man lägger in för mycket information så blir det i motsvarande grad svårt att upprätthålla information. Försök att hålla er till fysiska basfakta som inte ändras alltför ofta." – *Hamnägare/Hamnoperatör*

"Huruvida terminalen erbjuder intermodala transporter? Förekomst av " linjetrafik"/regelbunden trafik?" - *Hamnägare/Hamnoperatör*

"Som infrastrukturförvaltare av spårnät och ägare av spåranläggningar samt ägare av terminalområde ([redacted]) så ser vi att det skulle finnas ett behov av att kunna hänvisa till kontaktvägar för det spårområde den terminaloperatör som ansvarar för terminalområdet och då gärna med en hänvisning till en hemsida. Detta kräver dock att denna information uppdateras med jämna mellanrum. Där bör man kunna hitta t.ex. järnvägsnätsbeskrivning och terminalregelverk och utförliga beskrivningar av vilka tjänster som kan erbjudas på och i närheten av terminalområdet." - *Annat*

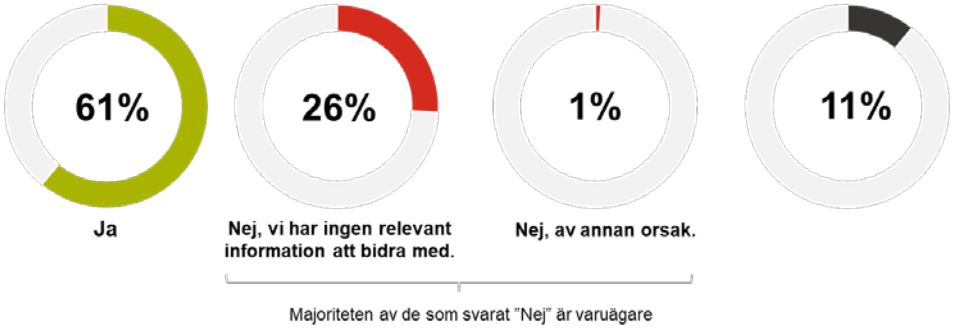
"Bokningstjänst, det måste bli enklare att boka en järnvägstransport. kanske kan sidan byggas ut med en bokningsportal. Då krävs dock att det finns tågpendlar att åka med..." - *Terminalägare/terminaloperatör*

Frågor om informationsutbyte

Frågeområdet Informationsutbyte inleddes med följande text:

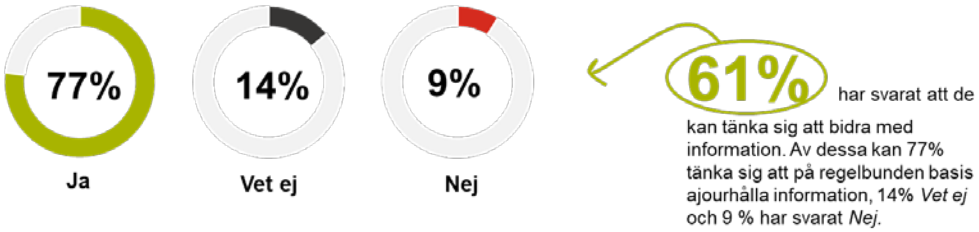
Föreställ dig som sagt att Trafikverket tillhandahöll en karttjänst på nätet med information om omlastningspunkter för godstransporter. Därefter ställdes tre frågor.

Fråga 1 om informationsutbyte: *Skulle du kunna tänka dig att bidra med egen information till en sådan karttjänst?*



Figur 12: Kan ni tänka er att bidra med information till karttjänst?

Fråga 2 om informationsutbyte: *Skulle du kunna tänka dig att på regelbunden basis ajourhålla information som du eller ditt företag har bidragit med?*



Figur 13: Kan ni tänka er att ajourhålla information till karttjänst?

Fråga 3 om informationsutbyte: *Skulle du kunna tänka dig att rapportera om du upptäckte att det fanns felaktig information i en sådan karttjänst?*

Figur 14: Kan ni tänka er att rapportera felaktig information i karttjänst?

REDOVISNING AV REGERINGSUPPDRAG

Bilaga 4: Karta över Rail Freight Corridors

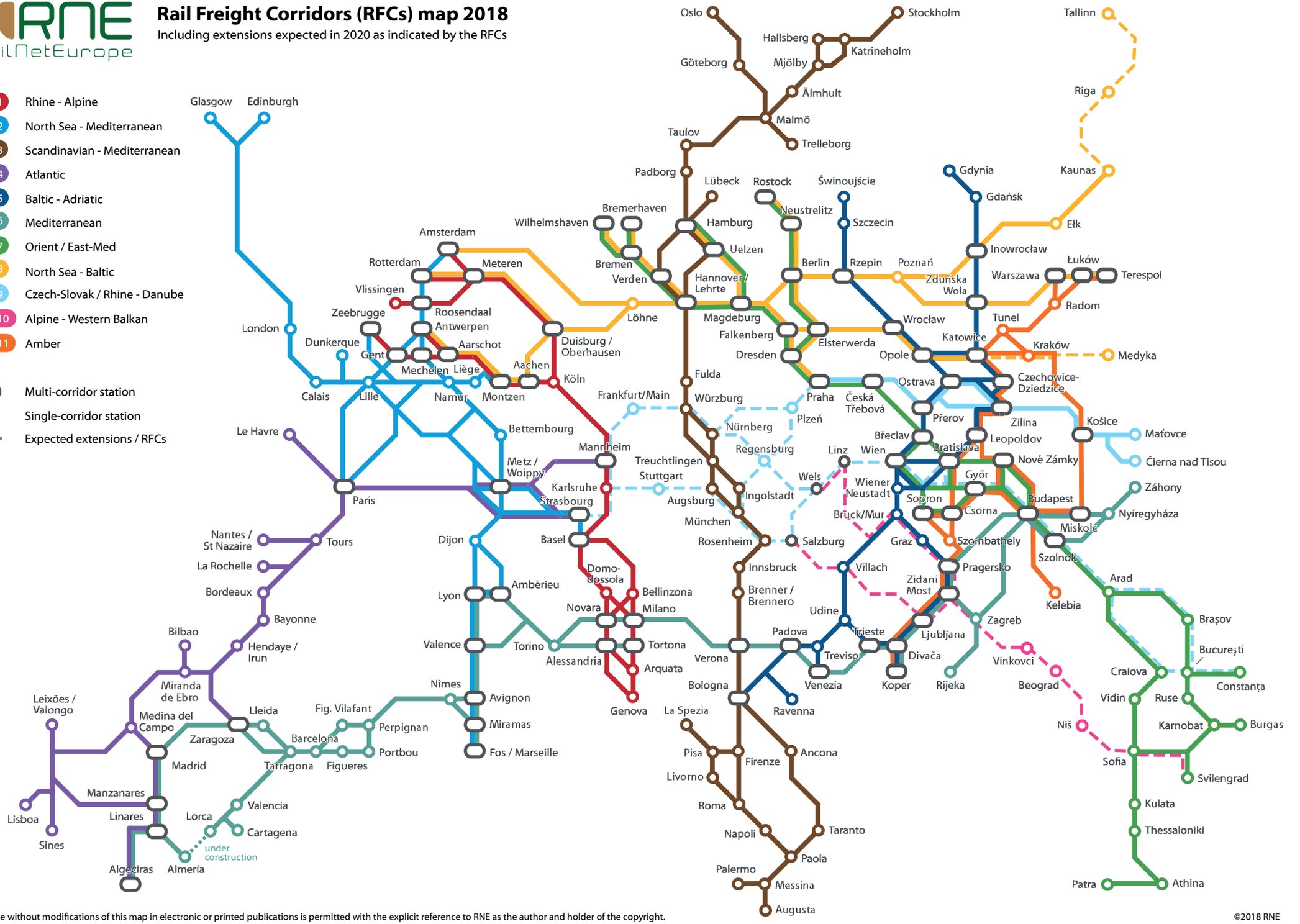
Rail Freight Corridors (RFCs) map 2018

Including extensions expected in 2020 as indicated by the RFCs

RNE RailNetEurope

- RFC1 Rhine - Alpine
- RFC2 North Sea - Mediterranean
- RFC3 Scandinavian - Mediterranean
- RFC4 Atlantic
- RFC5 Baltic - Adriatic
- RFC6 Mediterranean
- RFC7 Orient / East-Med
- RFC8 North Sea - Baltic
- RFC9 Czech-Slovak / Rhine - Danube
- RFC10 Alpine - Western Balkan
- RFC11 Amber

- Multi-corridor station
- Single-corridor station
- Expected extensions / RFCs



Any use without modifications of this map in electronic or printed publications is permitted with the explicit reference to RNE as the author and holder of the copyright.

©2018 RNE

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00
trafikverket.se

TRAFIKVERKET. PUBLIKATIONSNUMMER: 2019:140. ISBN: 978-91-7725-493-5. SEPTEMBER 2019. PRODUKTION: TRAFIKVERKET/FORM OCH EVENT. OMSLAGSFOTO: MOSTPHOTOS.