TRAFIKVERKET

RAPPORT

Handlingsplan för långväga godstransporter

Redovisning av regeringsuppdrag

Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig
Dokumenttitel: Handlingsplan för långväga godstransporter
Författare: Persson Håkan
Dokumentdatum: 2025-12-01
Ärendenummer: TRV 2025/59592
Kontaktperson: Lennart Kallander

Publikationsnummer: 2025:166
ISBN 978-91-8045-522-0

Innehåll

Sammanfattning 4

1 Inledning 6

1.1 Uppdraget 6

1.2 Genomförande av uppdraget 6

1.3 Avgränsning 7

2 Analys av långväga godstransporter 9

2.1 Det svenska godstransportsystemet och dess utveckling 10

2.2 Trender i godstransportsystemet 14

3 Pågående arbete och uppdrag 20

3.1 Europeiska unionen 20

3.2 Förslag till Nationell plan 2026–2037 22

3.3 Andra pågående regeringsuppdrag 23

3.4 Övrigt arbete inom Trafikverket 28

4 Totalförsvarets behov av godstransporter 36

5 Extern dialog 38

5.1 Synpunkter och förslag på kompletteringar 38

6 Handlingsplan för långväga godstransporter 41

6.1 Utredningar och analyser 41

6.2 IT-system 43

6.3 Pilot- och demonstrationsprojekt 44

6.4 Nya tjänster, ökad funktionalitet och förbättrade kundkontakter 44

6.5 Prissättning av infrastruktur 45

7 Fortsatt arbete 47

8 Bilagor 48

8.1 Uppdraget 48

8.2 Externa dialogpartners 52

Sammanfattning

Trafikverket har fått i uppdrag av regeringen att ta fram en trafikslagsövergripande handlingsplan för hur förutsättningarna för långväga godstransporter kan förbättras. Fokus ska ligga på långväga godstransporter som passerar läns- och nationsgränser. Med utgångspunkt i den trafikslagsövergripande handlingsplanen ska Trafikverket genomföra åtgärder som stärker myndighetens arbete med långväga godstransporter.

Inom ramen för uppdraget har vi gjort en kartläggning av vad som pågår inom godstransportområdet i Trafikverket. Det gäller dels andra regeringsuppdrag och dels annat arbete i verket som är relaterat till uppdraget. Därutöver har samråd hållits med kommuner, regioner, myndigheter, näringsliv och transportbransch för att inhämta deras behov och förslag på angelägna åtgärder.

I tabellen på nästa sida redovisas *Trafikverkets Handlingsplan för långväga godstransporter*. Aktiviteterna i handlingsplanen ansvarar Trafikverket för och kommer med något enstaka undantag att utföras under den kommande treårsperioden 2026 – 2028. Ett par av aktiviteterna är inte tidsatta när de ska vara klara eftersom de kräver ett uppdrag från regeringen innan ett arbete kan påbörjas.

För vissa av aktiviteterna kommer effekten inte att utfalla omgående men aktiviteterna är ändå avgörande för att frågan ska få en nödvändig framdrift och på sikt ge resultat. Det gäller framförallt aktiviteterna A-F (Utredningar och analyser) och J-L (Pilot- och demonstrationsprojekt). Vad gäller övriga aktiviteter, med undantag av R, utfaller effekten när aktiviteten är genomförd.

Aktivitet	Kategori	Klart
A. Marknads- och framtidsanalys för multimodala godsterminaler (TEN-T)	Utredningar och analyser	2027
B. Plan för ökad redundans i transportsystemet	Utredningar och analyser	2027
C. Plan för ökad effektivitet och tillförlitlighet i järnvägssystemet	Utredningar och analyser	2027
D. Malmö bangård	Utredningar och analyser	2026
E. Plan för införande av ny bromsprocenttabell	Utredningar och analyser	2027
F. Plan för trimningsåtgärder för säkra uppställningsplatser	Utredningar och analyser	2027
G. Informationsportal för sjöfartslinjer	IT-system	2028
H. Sveriges eFTI-sluss	IT-system	2027
I. E-tjänst för BK4	IT-system	2026
J. Demonstrations- och pionjärtåg digitala automatkoppel	Pilot- och demonstrationsprojekt	2028
K. Pilot Kapacitetsdetektering uppställningsplatser	Pilot- och demonstrationsprojekt	2027
L. Pilot stationär laddning på Trafikverkets rastplats	Pilot- och demonstrationsprojekt	–
M. Etablering av rangertjänst i Trafikverkets regi	Nya tjänster, ökad funktionalitet, förbättrade kundkontakter	2027–2029
N. Kodifiering av järnvägsnätet	Nya tjänster, ökad funktionalitet, förbättrade kundkontakter	2026
O. Vägnät för längre vägfordon (34,5 meter)	Nya tjänster, ökad funktionalitet, förbättrade kundkontakter	2026
P. Utvecklade arbetssätt i syfte att förbättra kontakter med näringslivet	Nya tjänster, ökad funktionalitet, förbättrade kundkontakter	2026–2028
Q. Utveckling av banavgifter	Prissättning av infrastruktur	2026
R. Statlig utredning om prissättning av infrastruktur	Prissättning av infrastruktur	–

Enligt regeringsuppdraget ska Trafikverket senast den 31 mars under perioden 2026–2028 inkomma med en årlig redovisning av hur genomförandet av arbetet med handlingsplanen förlöper. Trafikverket ska senast den 1 februari 2029 lämna en slutredovisning av uppdraget till Regeringskansliet.

1 Inledning

I detta kapitel görs en kort redovisning av uppdraget, hur vi arbetat fram förslaget till handlingsplan och vilka avgränsningar vi gjort i arbetet.

1.1 Uppdraget

Trafikverket har fått i uppdrag av regeringen att ta fram en trafikslagsövergripande handlingsplan för hur förutsättningarna för långväga godstransporter kan förbättras. Fokus ska ligga på långväga godstransporter som passerar läns- och nationsgränser. Med utgångspunkt i den trafikslagsövergripande handlingsplanen ska Trafikverket genomföra åtgärder som stärker myndighetens arbete med långväga godstransporter.

Handlingsplanen ska innehålla konkreta åtgärder bland annat för att:

- åstadkomma mer attraktiva och tillförlitliga transporttider för näringslivet,
- åstadkomma kortare handläggningstider,
- underlätta skyndsam elektrifiering av långväga godstransporter,
- erbjuda kvalitetssäkrade, konkurrensneutrala och effektiva rangeringstjänster.

Handlingsplanen kan även innehålla andra områden som Trafikverket finner relevanta för att åstadkomma effektivare långväga godstransporter.

Uppdraget avseende handlingsplanen ska redovisas till regeringen senast den 1 december 2025. Trafikverket ska senast den 31 mars åren 2026–2028 lämna en årlig redovisning av genomförandet av arbetet med handlingsplanen. Slutredovisningen av uppdraget ska redovisas till regeringen senast den 1 februari 2029.

Regeringsuppdraget i sin helhet redovisas i bilaga 1.

1.2 Genomförande av uppdraget

Syftet med uppdraget är att åstadkomma bättre förutsättningar för effektivare långväga godstransporter som är viktiga för näringslivets tillväxt och konkurrenskraft. Handlingsplanen sätter fokus på särskilt angelägna aktiviteter som kan genomföras i närtid.

Trafikverket arbetar för närvarande även med andra regeringsuppdrag som är relaterade till detta uppdrag. Dessa uppdrag beskrivs i avsnitt 3.2. I de fall förslag lämnas till fortsatta aktiviteter i dessa uppdrag och om de inte har en egen handlingsplan lyfts aktiviteterna i vissa fall in i denna *Handlingsplan för långväga godstransporter*. Anledningen till att alla åtgärder inte med automatik lyfts i denna handlingsplan är att vi vill undvika dubbla rapporteringar till Regeringskansliet.

Inom ramen för detta uppdrag har Trafikverket även inventerat pågående aktiviteter som bedrivs i syfte att skapa bättre förutsättningar för långväga godstransporter. Kravet för att dessa aktiviteter ska vara kvalificerade för att tas med har varit att de ska ha en konkret leverans som är möjlig att uppnå under den kommande treårsperioden.

Under uppdragets genomförande har dialog genomförts med aktörer på lokal, regional och nationell nivå, se vidare kapitel 5.

Regeringen redovisade den 10 november 2025 *En godstransportstrategi för ett konkurrenskraftigt näringsliv*. Den nya strategin ersätter den tidigare godstransportstrategin från 2018.

1.3 Avgränsning

Fokus har i enlighet med uppdraget lagts på långväga godstransporter som passerar läns- och nationsgränser samt på åtgärder som är viktiga för att skapa bättre förutsättningar för effektivare långväga godstransporter som stärker näringslivets konkurrenskraft. Ambitionen har varit att ta med större åtgärder som är betydelsefulla för näringslivet och godstransportutvecklingen. Inte att göra en fullständig sammanställning av alla mindre initiativ som också genomförs.

Handlingsplanen innehåller endast åtgärder som ligger inom Trafikverkets ansvarsområde och som verket har rådighet att driva och genomföra under perioden 2026–2028. Åtgärderna kommer att genomföras i samråd med berörda aktörer, men den innehåller inte aktiviteter som åligger andra myndigheter eller den privata sektorn att ansvara för och utföra.

FOI ingår enbart om det inom ramen för dessa finns konkreta demonstrationsprojekt som kan genomföras och avslutas under den kommande treårsperioden.

Handlingsplanen innehåller inte genomförande av fysiska infrastrukturobjekt som ingår i nationell plan eller i regionala planer.

Framdriften av dessa objekt styrs av särskilda processer i den ekonomiska- och fysiska planeringen.

Löpande arbete i internationella- och nationella forum och grupper tas inte med i handlingsplanen. Ej heller utvecklingsaktiviteter av befintliga datorprogram, databaser etc.

2 Analys av långväga godstransporter

Det finns ingen vedertagen eller officiell definition av begreppet "långväga godstransporter" och det förekommer inte heller som ett begrepp i officiell statistik. I statistiska sammanhang används istället begrepp som gränsöverskridande godstransporter, vilket är alla godstransporter som inte har avgångs- eller ankomstort i Sverige – eller med andra ord det som inte räknas som inrikes transporter. Även begrepp som utrikes- och transittransporter, interregionala transporter, fjärrtransporter och liknande förekommer i officiella sammanhang för att beteckna godstransporter som passerar läns- eller nationsgränser. Det finns således ingen skarp avståndsgräns för vad som är en långväga godstransport.

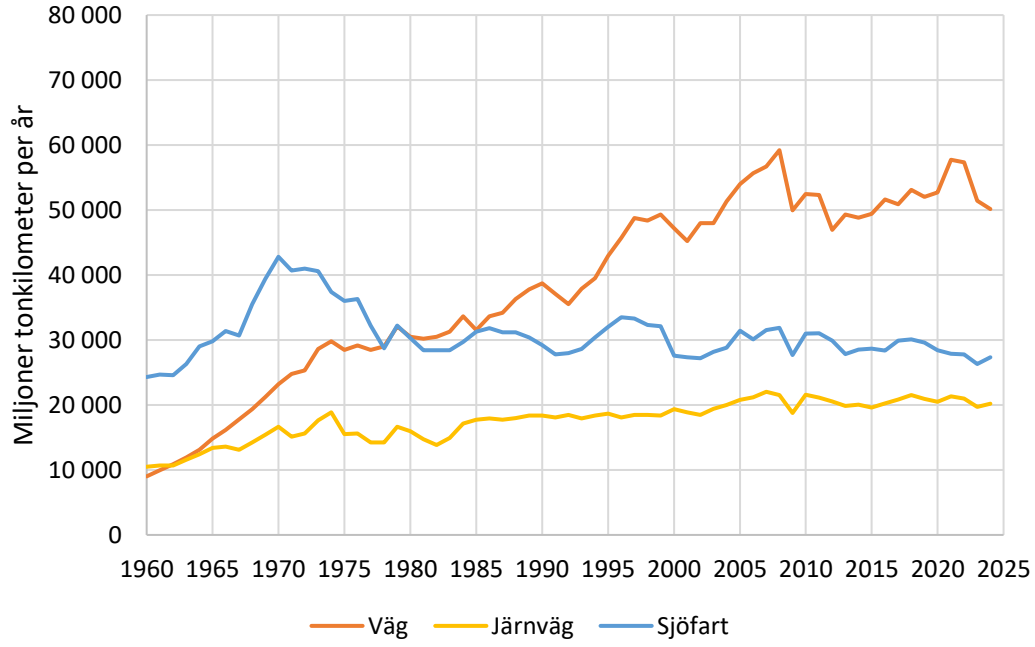
Distansbaserade gränsvärden förekommer dock i närliggande sammanhang. Trafikanalys har i olika rapporter använt 300 km som en ungefärlig brytpunkt där byte av trafikslag, till exempel från väg till järnväg, blir mer genomförbart ur ett effektivitetsperspektiv. I en rapport från Trafikanalys och KTH[1] används istället 100 km som en praktisk gräns för att definiera långväga godstransporter. På EU-nivå förekommer också ibland distansbaserade definitioner. I vissa analyser[2] från EU-kommissionen används 150 km som en gräns för att särskilja ”short-distance” från ”long-distance” godstransporter.

[1] Se Nelldal, B., Ahlstedt, L. (2023). Framtidens marknad för godstrafik med järnväg - Marknad, konkurrens och teknisk utveckling samt framtida potential i Sverige och Europa
https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/underlagsrapporter/2024/framtida-godstransporter-pa-jarnvag.pdf

[2] Se till exempel: Europeiska revisionsrätten, Special Report 08/2023: Intermodal Freight Transport – EU support has not reduced road haulage, Publications Office of the European Union, 2023, s. 12.
Special report: Intermodal freight transport

2.1 Det svenska godstransportsystemet och dess utveckling

Den godsmängd (ton) som transporteras till och från Sverige utgör ungefär en tredjedel av den totala transporterade godsmängden i Sverige. Till skillnad från inrikes godstransporter, där svenskregistrerade lastbilar dominerar, utförs gränsöverskridande transporter till största delen med sjöfart – drygt 60 procent. Järnväg och väg svarar för transporterna av de resterande 40 procenten, till ungefär lika delar. Mellan 1960 och 2023 ökade godstransportarbetet med totalt 123 procent, från 44 miljarder tonkilometer till cirka 98 miljarder tonkilometer (se Figur 1).



Figur 1 Statistik för godstransportarbete inom Sverige per trafikslag 1960–2023[3]

Eftersom godstransporterna är så heterogena varierar trafikslagsandelarna kraftigt beroende på om man uttrycker dem i, till exempel, andelar av antal transporter, transportarbete, transporterad volym, vikt eller varuvärde. Trafikslagsfördelningen, oberoende av enhet, skiljer sig också åt mellan olika varugrupper. Beroende på vilken frågeställning man vill analysera är olika uppdelningar mer eller mindre relevanta. I transportsektorn är det vanligast att redovisa transportarbete i tonkilometer, trafikarbete i fordonskilometer samt antal transporter eller transporterad godsmängd i ton.

[3] Enligt Trafikanalys tidsserier för 1960–2023, korrigerade för tidsseriebrott år 2000 (alla trafikslag); 2015 (sjöfart) och 2018 (järnväg).

Exporten och importen av varor, mätt i ton, har rört sig kring en ganska stabil nivå och Sveriges största handelspartners utgörs av de nordiska grannländerna samt länderna inom EU. De viktigaste varugrupperna för export och import är också över tid stabila. Exporten utgörs till stor del av malmer och produkter från utvinning, skogsindustriprodukter och petroleum. Importen omfattar andra varugrupper, de viktigaste inkluderar råolja, kemikalier och kemiska produkter, petroleum samt jord- och skogsbruksprodukter. De handels- och transportmönster som finns är, på aggregerad nivå, förhållandevis stabila över tid. Mätt i varuvärde har Sveriges export och import också visat stabilitet över tid. Den svenska varuexporten uppgick till drygt 2 000 miljarder kronor år 2024, med Tyskland, Norge och USA som största mottagarländer[4]. De viktigaste exportvarorna i värde är verkstadsprodukter, skogsvaror och mineralvaror, medan importen domineras av kemikalier, energivaror och jordbruksprodukter.

Flödena av varor till och från Sverige är koncentrerade till ett fåtal större stråk samt några få viktiga hamnar och fasta broförbindelser.

- För järnväg är Malmbanan och Öresundsförbindelsen helt avgörande för att exportera varor. Öresundsbron är viktig också för importen av gods som transporters med järnväg, liksom för både export och import på väg.

- Väg och sjöfart har en tydlig tyngdpunkt till de västra och södra delarna av Sverige mot kontinenten och övriga världsdelar. Export och import via ostkustens hamnar har en mer östlig anknytning.

Denna koncentration till ett fåtal knutpunkter innebär att det är möjligt att koncentrera resurser till dem så att stordriftsfördelar kan utnyttjas. Men det innebär samtidigt att det finns en inbyggd sårbarhet om det skulle uppstå störningar i infrastrukturen där viktiga gränspassager sker, eller vid snabba förändringar i handelsmönstren.

2.1.1 Godstransporter på väg

Transportarbetet på väg har flerdubblats sedan 1960, samtidigt som andelen vägtransporter, av det totala transportarbetet, har mer än fördubblats; från 21 procent till 53 procent. Den historiska utvecklingstrenden för den tunga lastbilstrafiken har varit en där mer och mer av trafiken utförs av de tyngsta fordonen. Detta syns också i utvecklingen av den svenska lastbilsflottans sammansättning där de tyngsta lastbilarnas andel ökar. Generellt körs lastbilar i genomsnitt längre

[4] Sveriges officiella statistik: Sveriges export

avstånd ju tyngre de är. Sammantaget är utvecklingen samstämmig med omständigheter som man kan förvänta sig av ett godstransportsystem med ökande effektivitet.

De svenskregistrerade lastbilarna dominerar de inrikes transporterna. Utländska lastbilar står för några få procentenheter av de inrikes godstransporterna. Förhållandet är närmast det omvända om man betraktar godstransporter till/från Sverige där omkring 90 procent av dessa transporter utförs av utländska lastbilar[5]. Totalt har de utländska lastbilarna svarat för ungefär 15–20 procent av transportarbetet till, från och genom Sverige under de gångna 10 åren vilket motsvarar mindre än 10 procent av godsmängden i ton och runt 1 procent av totala antalet transporter (inrikes, utrikes och transit sammantaget).

Majoriteten av de inrikes godstransporterna sker med tunga lastbilar. Det mesta av godset (ton) som transporteras inrikes med lastbil – cirka 74 procent (2022) – transporteras inom samma kommun eller mellan kommuner i samma län. Detta motsvarar i sin tur 35 procent av det inrikes transportarbetet. Av det gods som transporterades inrikes med lastbil 2022, transporterades ungefär 10 procent (eller 48 miljoner ton), längre än 300 kilometer. Dessa transporter motsvarade drygt 40 procent av godstransportarbetet mätt i tonkilometer och knappt 40 procent av trafikarbetet med tunga lastbilar mätt i fordonskilometer.

2.1.2 Godstransporter på järnväg

Järnväg har haft en lägre, men mer stabil ökningstakt. Summerat över perioden 1960–2023 har transportarbetet med järnväg ökat med 88 procent. Andelen för järnvägens transportarbete av det totala transportarbetet har minskat något, från 24 procent år 1960 till 20 procent år 2023. Järnvägstransporterna är till stor del interregionala eller internationella och få sker inom samma län. Svensk järnväg kan generellt hantera 630 meter långa godståg. Kraven på TEN-T-nätet är att 2030 och 2050 ha kapacitet för minst 740 meter långa godståg. Flera bandelar klarar redan idag att hantera 750 meter långa tåg och utbyggnad pågår. I dagsläget är det Malmbanan (samt delen av Stambanan genom övre Norrland mellan Boden och Luleå) och Öresundsförbindelsen som har en betydande andel långa godståg. Längre tåg (över 630 meter) utgör en liten andel (enstaka procent) av godstågen på övriga bandelar där dessa får plats. Än så länge går de längre tågen mellan ett fåtal terminaler och bangårdar vilket kan förklara den begränsade andelen och peka på behovet av förlängda spår på terminaler och bangårdar.

[5] Trafikanalys, Utländska lastbilstransporter i Sverige 2023.

2.1.3 Godstransporter med sjöfart

Sjöfart är det trafikslag som haft den mest varierande utvecklingen, med kraftiga upp och nedgångar följt av en stagnation under 2000-talet. Den totala tillväxten mellan 1960–2023 är cirka 8 procent men trenden på senare tid har varit negativ. Sjöfartens andel av det inrikes transportarbetet har minskat från 55 procent till 27 procent under perioden. Under 2010-talet har utvecklingen av svenska hamnar präglats av stabilitet i godsvolymer och antal anlöp fram till pandemiåret 2020, för att därefter visa på en svagt vikande trend. Fördelningen av godsvolymerna och antalet anlöp i svenska hamnar har varit relativt oförändrade. Sverige har ett 50-tal allmänna hamnar vilket skapar en diversifierad hamnstruktur som möjliggör en spridd distribution av gods. Trenden under senare år visar på en utveckling där det inte sker någon ökad koncentration till färre hamnar i Sverige [6]. De fem största hamnarna, där Göteborgs hamn har en särställning, har behållit sin andel av det totala antalet anlöp och godsvolymerna. Att hamnarnas centralisering inte har ökat gäller även om man enbart skulle betrakta enskilda segment som till exempel containersjöfarten. Det är också värt att notera att den genomsnittliga bruttodräktigheten ökade under det tidiga 2010-talet, vilket indikerar att större fartyg har blivit vanligare. Denna trend stabiliserades dock under den senare delen av decenniet.

2.1.4 Flygfrakt

När det gäller gränsöverskridande flygfrakt, körs i princip allt gods till och från de större flygplatserna i Sverige med lastbil för vidare transport. Alternativt körs godset med lastbil direkt till flygplatser utomlands. Godstransportvolymen för flyg inom Sverige är mycket liten och uppgick 2023 till mindre än 2 000 ton. Utrikes flygfrakt ökade fram till slutet av 1990-talet till en nivå på knappt 200 000 ton per år, men har under 2000-talet stagnerat. 2023 låg transportvolymen på ca 119 000 ton per år[7]. Flygfrakten i Sverige spelar en viktig roll för näringslivet, trots att den utgör en mycket liten del av de totala godstransportvolymen. Flygfrakt används främst för varor med högt värde och hög tidskänslighet där snabb leverans över långa avstånd är avgörande. Hit hör till exempel elektronik, läkemedel, färska livsmedel, blommor och reservdelar.

Trots e-handelns tillväxt, där mycket av varor flygs från Kina, är flygfrakten idag mycket mindre än för 20 år sedan. En viktig förklaring till de minskade volymerna i den inrikes trafiken är att transporterna av dagstidningar, som spelat en viktig roll för det svenska fraktflygets

[6] VTI, 2021. VTI PM 2021-15

[7] Källa: Transportstyrelsens flygplatsstatistik.

framväxt, har upphört i takt med att de tryckta upplagorna har minskat. Förutom att dagstidningarna inte transporteras med flyg längre har även Postnords transporter med flyg upphört under senare tid.

Fraktflyget tampas i dagsläget med följande utmaningar:

- Sverige får färre interkontinentala destinationer och därmed skapas sämre tillgänglighet för flygfrakten till och från Sverige.
- Inskränkningar i tillgången till luftrummet och trafik inom den så kallade första friheten (rätten att flyga över ett annat lands territorium utan att landa) gör det svårare att få ekonomi i flygfrakten – detta exempelvis i form av begränsningar av trafik över ryskt och belarusiskt luftrum.
- Fraktflygbolag använder sig ofta av äldre flygplan som enligt EU:s regler p.g.a. flygbuller inte får trafikera flygplatser inom EU med över 50 000 rörelser per kalenderår.

Flygfrakten är starkt koncentrerad till några få flygplatser. De tre största flygplatserna – Stockholm-Arlanda, Malmö och Göteborg-Landvetter – hanterar tillsammans runt 90 procent av all flygfrakt i Sverige. Enbart Arlanda stod 2024 för cirka 70 procent av all flygfrakt, följt av Malmö och Landvetter med 11 respektive 14 procent. Eftersom flygfrakt ofta transporteras som så kallad belly freight – det vill säga i passagerarflygplanens lastutrymmen – kan i princip alla flygplatser som hanterar passagerare också hantera flyggods. Detta innebär att gods fraktas till mellan 10 och 15 flygplatser i Sverige varje år, även om volymerna utanför de största är mycket små eller oregelbundna. Det förändrar dock inte det faktum att vissa typer av flygplan och flygplaster är bättre lämpade för frekvent hantering av flygfrakt.

2.2 Trender i godstransportsystemet

I detta avsnitt redogörs för väsentliga förutsättningar och troliga trender för långväga godstransporter.

2.2.1 Ett intermodalt och effektivt godstransportsystem

I långväga godstransporter har trafikslag med hög kapacitet som järnväg och sjöfart en strukturell fördel. Dessa trafikslags kostnadsstruktur är fördelaktiga när det kommer till att förflytta stora volymer gods över långa avstånd. I intermodala upplägg kombineras dessa fördelar med vägtransportsystemets flexibilitet och tillgänglighet vilket skapar ett

mycket effektivt system för långväga godstransporter. Således är att förbättra förutsättningarna för intermodala godstransporter ett sätt att förbättra och främja det långväga godstransportsystemet.

En vanlig uppfattning är att det är vid avstånd över 300 kilometer som transporter på järnväg eller med inrikes sjöfart börjar vara konkurrenskraftiga med lastbilstransporter. Dessa transportsätt kan dock vara konkurrenskraftiga på betydligt kortare avstånd, om frekvens, godsvolym och andra förutsättningar finns. Exempel på detta är järnvägspendeln mellan Göteborgs hamn och Falköping, en sträcka på 120 km, eller transport av sten och grus och annat byggmaterial i samband med bygget av Förbifart Stockholm. Även om det endast är runt 10 procent av godsmängden som avståndsmässigt bedöms vara enkla att flytta över från tunga lastbilar, så är effekten av en sådan överflyttning mångdubbelt större som andel av trafikarbetet.

Utöver avstånd är tillräckligt höga volymer en avgörande förutsättning för att kunna ta fram ett attraktivt intermodalt upplägg. Järnvägssystemets höga kapacitet gör att efterfrågan måste bestå av höga, stabila flöden, för att avgångsfrekvensen eller kostnadseffektiviteten inte ska påverkas negativt. Ett sätt för näringslivet att hantera behovet av höga volymer är att skapa möjligheter till effektiv samlastning. Effektiv samlastning i ett intermodalt system kräver effektiva hamnar och terminaler, som bidrar till att minimera kostnaderna för samlastning i termer av godshantering, tidsåtgång och spåranslutning. Det är inte bara terminalernas egenskaper och kapacitet som är avgörande utan även dess geografiska position. Marknaden för intermodala transporttjänster måste också öka sin förmåga till att erbjuda ändamålsenliga speditionstjänster som möjliggör effektiv samlastning av gods i det intermodala godstransportsystemet. För att fler godsägare ska kunna välja intermodala lösningar krävs att dessa upplevs som tillförlitliga, flexibla och enkla att använda.

Motsvarande resonemang är giltigt i intermodala upplägg som innehåller ett sjöben. Ökad containerisering kommer att sänka tröskeln för att lyfta över nya volymer och varugrupper till intermodala upplägg som innefattar sjötransporter. Användning av container som lastenhet bidrar till att förenkla och effektivisera terminalhantering av gods som ska samlastas på ett fartyg eller överföras mellan olika trafikslag. Containerhamnarna kommer därför sannolikt att behöva spela en ännu mer central roll i det intermodala godstransportsystemet. Ökad containerisering bedöms driva utvecklingen mot större centralisering till färre hamnar i det segmentet[8]. Effektiv hantering i hamn kommer att få tilltagande betydelse och

[8] VTI, 2024. VTI PM 2024:21

sannolikt kräva ökade investeringar i hamninfrastruktur för att möjliggöra effektivare hantering av fartyg och effektivare logistiklösningar genom till exempel specialisering eller automation. Detta kan inkludera förbättringar av hamnarnas kapacitet och teknik. Kostnadseffektiv samlastning av gods som transporteras med sjöfart är också avhängig gynnsam avgiftsstruktur där hamn-, lots- och farledsavgifter kan utgöra en stor del av den totala transportkostnaden på vissa relationer.

Slutligen bör det poängteras att digitalisering är en möjliggörare för effektiv intermodalitet. För att förbättra samlastning, kapacitetsutnyttjande och transportplanering krävs ökad tillgång till realtidsdata och digitala bokningssystem. Insatser för att främja datadelning mellan aktörer, utveckling av digitala terminalplattformar och styrning av trafikflöden genom smart logistik kan därför visa sig vara effektiva åtgärder för att förbättra förutsättningarna för långväga godstransporter.

2.2.2 Ett robust och resilient godstransportsystem

Under de senaste decennierna har globalisering och frihandel varit dominerande megatrender, vilket har möjliggjort utnyttjandet av specialisering och stordriftsfördelar. Det har också lett till långa och integrerade försörjningskedjor med ökande grad av precision i varje led. Detta har delvis möjliggjorts av optimerade logistiksystem och effektiva transporter. Det globala systemet har dock visat sig mer sårbart för störningar än tidigare beaktat. Under de senaste åren har detta blivit tydligt genom till exempel covid-19-pandemin, stoppet i Suez-kanalen, Rysslands invasionskrig i Ukraina och en alltmer isolationistisk och oförutsägbar handels-, utrikes- och säkerhetspolitik i USA. Effekten är att globaliseringen har bromsats in – vilket ibland kallas slowbalisering – och i vissa avseenden till och med vänt i en process av åter-regionalisering.

En konsekvens av detta syns i hur företag och transportköpares prioriteringar har förändrats. Det beskrivs ibland som att de ändrar sin försörjningsstrategi från ”just-in-time” till ”just-in-case”. Exempelvis skapar medvetenheten om sårbarheten i de globala försörjningskedjorna, långa transportavstånd och låga lagernivåer en begynnande trend mot ”nearshoring”, ”friendshoring” och andra åtgärder i en strävan efter större motståndskraft. Osäkerheter gör att lageruppbyggnad kan komma att gå mot en renässans, något som bland annat är synligt i USA när nya besked om tullar avlöser varandra.

Motståndskraftiga försörjningskedjor kan beskrivas som robusta eller resilienta:

- En robust försörjningskedja är kapabel att hantera störningar med bibehållen funktion och kapacitet.
- En resilient försörjningskedja kan snabbt återfå sin funktionalitet efter en störning.

Dessa egenskaper blir allt viktigare i en tid präglad av återregionalisering, geopolitisk instabilitet och ökad risk för oförutsägbara störningar och antagonistiska händelser.

Globalt sett har dessa trender redan lett till förändrade transportflöden, men på nationell nivå i Sverige har påverkan hittills varit marginell. Effekterna av en långtgående återregionalisering skulle ur ett nationellt perspektiv vara små och lokalt koncentrerade. Liknande utveckling går också att se i andra jämförbara länder, inte minst inom EU och OECD. I Norden, där handeln är starkt integrerad, blir frågan om gränsöverskridande robusthet och resiliens särskilt relevant. Inte minst givet de krav som ställs på transportsystemet ur ett försvarsperspektiv. Detta märks bland annat av att Finland avser att bygga om delar av sitt järnvägssystem till europeisk standard samt ett ökat fokus på väst-östlig infrastruktur.

Globaliseringens inbromsning och tillbakagång väntas leda till en förskjutning i prioriteringar bland transportköpare och varuägare. Detta lär förstärkas av de ökade riskerna kopplat till klimatrelaterade störningar som påverkar transportsystemets funktion. Sammantaget gör detta att robusthet och resiliens blir allt viktigare – i både globala och regionala transportkedjor. Denna förändring speglar en övergripande omställning inom godstransportsektorn, där effektivitet inte enbart definieras av korta transporttider och god framkomlighet, utan i högre grad även inbegriper systemets långsiktiga tillförlitlighet – en faktor som har betydande påverkan på näringslivets konkurrenskraft. De nya behoven av ökad resiliens och robusthet av transportsystemet ställer också nya krav på transportinfrastrukturen.

2.2.3 Ett fossilfritt och resurssnålt godstransportsystem

Omställningen till ett fossilfritt transportsystem kommer att innebära stora utmaningar och nya förutsättningar som i sin tur kan komma att påverka transportmönster och trafikflöden. Till exempel förväntas de förhållandevis stora volymerna av fossila drivmedel som fraktas av den inrikes sjöfarten att successivt minska. Användningen av elektrifierade vägfordon för tunga och långväga transporter är än så länge begränsad,

men givet beslutad och aviserad politik samt tillgänglig teknik och förväntad teknikutveckling, förväntas den öka kraftigt framöver. Dock råder det fortfarande osäkerheter kring hur utvecklingen kommer att ske och hur den påverkar transportproducenterna rent operativt. Terminalernas roll och egenskaper kommer sannolikt behöva utvecklas för att kunna tillgodose de nya behoven som föranleds av en elektrifierad, långväga tung vägtrafik.

Den pågående elektrifieringen av transporter ställer nya krav på transportörer, som måste utveckla sina produktionssystem med hänsyn till de nya fordonens och laddinfrastrukturens egenskaper. Det krävs nya tillvägagångssätt för att anpassa fordon till specifika uppdrag, optimera flottstorlekar samt bedöma genomförbarhet och kvalitet med hänsyn till fordonsprestanda och laddningsbehov. Övergången till el medför även ett behov av att analysera hur system kan göras mer motståndskraftiga mot störningar. Elektrifieringen av fjärrtransporter på väg väntas leda till högre fasta kostnader, men lägre rörliga kostnader. Andra trafikslag där avfossilisering inte nödvändigtvis förväntas ske i huvudsak genom elektrifiering, möter andra förändrade förutsättningar. Den nya kostnadsstrukturen kan påverka konkurrensförhållandena mellan olika trafikslag. Den komplexa omställningsprocessen kräver att både industriföretag och logistikaktörer utvecklar förmågan att hantera risker, exempelvis genom ökad kunskap och flexibilitet i transportsystemets utformning.

Oberoende av drivmedel är tillgången till rastplatser och säkra parkerings- och uppställningsplatser viktiga förutsättningar för säkra och effektiva långväga godstransporter på väg. Att kunna kombinera sov- och vilotider med laddning är en förmåga som bidrar till ökad effektivisering av en batterielektrisk godstransportsektor. Återigen oberoende av drivmedel eller trafikslag, är skalfördelar en nyckel till effektivitet i godstransportsektorn. Att i större utsträckning kunna nyttja längre och tyngre lastbilar, eller längre, tyngre och snabbare godståg är en signifikant möjliggörare för ökad effektivitet. Ökad längd, vikt och hastighet för fordon och farkoster bidrar också till ökad kapacitet i godstransportsystemet.

2.2.4 Ett transportsystem med konkurrenskraftiga transporter

Transporter utgör en förhållandevis billig insatsvara för stora delar av industrin. Därför optimerar man sina system med avseende på behov och förutsättningar för tillverkning och försäljning snarare än transporteffektivitet (basindustrierna i viss mån undantagna).

Transportkostnadsandelen av företagens produktionskostnader har legat relativt stabilt över tid, på i genomsnitt cirka 6 procent. En tendens syns att andelen har minskat något, från 6,4 procent 2010 till 5,8 procent 2019[9].

Utöver kostnadsnivåer påverkas konkurrenskraften även av transporternas tillförlitlighet, ledtider och miljöprestanda. Dessa egenskaper är dock kvalificerande, det vill säga att transporter som inte uppfyller dessa krav kommer sannolikt inte att övervägas överhuvudtaget. För de som uppfyller kraven är alltjämt priset den utslagsgivande faktorn. Exakt hur stor påverkan på transportkostnaderna har på företagens konkurrenskraft varierar mellan sektorer. För basindustrier med stora volymer och låga marginaler är kostnadseffektivitet helt avgörande, medan andra sektorer prioriterar korta ledtider, hög flexibilitet eller hög tillförlitlighet.

Skälet till att transporterna under alla omständigheter är priskänsliga, är transportkostnaders direkta påverkan på näringslivets konkurrenskraft och storleken på den marknad som man kan nå med sina varor till ett konkurrenskraftigt pris. Som illustration skulle (med ett antal förenklade antaganden) en halvering av transportkostnaden tredubbla den geografiska marknadens storlek[10]. Det är därför mycket viktigt för näringslivets konkurrenskraft med ett kapacitetsstarkt och kostnadseffektivt godstransportsystem av hög kvalitet.

Detta kan åstadkommas genom direkta åtgärder från statens sida, som till exempel genom möjlighet att köra längre, tyngre och snabbare tåg och effektivare hantering på terminaler och rangerbangårdar. Andra åtgärder som skulle kunna öka effektiviteten och konkurrenskraften av det svenska godstransportsystemet är utveckling av digitala lösningar för bokning, spårning och ruttoptimering.

[9] Trafikanalys Rapport 2022:2 Godstransporter och konkurrenskraftens utveckling. Rapport 2022:2 Godstransporter och konkurrenskraftens utveckling

[10] Lumsden, K. (1995). Transportekonomi - Logistiska modeller för resursflöden. Lund, Studentlitteratur.

3 Pågående arbete och uppdrag

Inom ramen för uppdraget har en sammanställning gjorts av pågående arbete inom godstransportområdet i Trafikverket. Det gäller dels andra regeringsuppdrag och dels annat arbete som har koppling till uppdraget.

3.1 Europeiska unionen

I detta avsnitt redogörs för EU-lagstiftning och EU-finansierad FOI som påverkar uppdraget.

3.1.1 Förordning TEN-T (Trans European Network-Transport) – multimodala godstransporter

TEN-T-förordningen, (EU) 2024/1679, trädde i kraft 18 juli 2024. I förordningens avsnitt om Infrastruktur för multimodala godsterminaler i TEN-T-nätet anges att medlemsstaten ska genomföra (läs svenska regeringen ska säkerställa) en marknads- och framtidsanalys senast 19 juli 2027.

Marknads- och framtidsanalysen ska:

- undersöka nuvarande och framtida godstrafikflöden.
- identifiera de multimodala godsterminalerna i det transeuropeiska transportnätet och bedöma behovet av nya multimodala godsterminaler eller ytterligare omlastningskapacitet i befintliga terminaler
- analysera hur man kan säkerställa lämplig spridning på multimodala godsterminaler.

Samråd ska ske med speditörer, transport- och logistikoperatörer samt andra berörda parter.

Om marknads- och framtidsanalysen visar att det finns ett behov av nya multimodala godsterminaler eller ytterligare omlastningskapacitet i befintliga terminaler, ska medlemsstaten enligt artikel 36.4 utarbeta en handlingsplan för utbyggnad. Den ska i så fall översändas till kommissionen senast tolv månader efter marknadsanalysen dvs. 19 juli 2028. Medlemsstaten ska då också översända en förteckning över eventuella järnvägs-/vägterminaler och terminaler utmed inre vattenvägar som Sverige föreslår ska läggas till i förordningens kartor och tabell.

Trafikverket skrev följande i det regeringsuppdrag om kraven i TEN-T-förordningen som rapporterades 28 februari 2025.

Trafikverket föreslår att regeringen ger Trafikverket eller någon annan myndighet uppdrag att genomföra marknads- och framtidsanalysen för multimodala godsterminaler (klar senast 19 juli 2027). Regeringen ska också enligt förordningen vid behov ta fram en handlingsplan (till kommissionen senast 19 juli 2028) och på grundval av den handlingsplanen översända en förteckning till kommissionen över de eventuella järnvägs-/vägterminaler och terminaler utmed inre vattenvägar som föreslås ska läggas till i bilagorna I och II.

Trafikverket föreslog också att flera av förordningens krav kopplade till multimodala godsterminaler behandlas i ett sådant kommande uppdrag. Något sådant uppdrag har dock ännu inte getts till Trafikverket eller någon annan myndighet.

3.1.2 Europes Rail

Europes Rail med dess organisatoriska form Joint Undertaking är etablerat via Council Regulation (EU) 2021. Det utgör ett europeiskt partnerskap inom järnvägsforskning och innovation under Horizon Europe-programmet (2020–2027). Europes Rail är ett program som efterträder Shift2Rail Joint Undertaking. Trafikverket är en av grundarmedlemmarna i båda dessa program. Forskningen utförs tillsammans med hela järnvägssektorn utifrån en gemensam masterplan.

Digitala automatkoppel (DAC) – demonstrations- och pionjärtåg

Trafikverket har sedan programmet Shift2Rail engagerat sig och svenska intressenter i utvecklingen kring digitala automatkoppel (DAC). DAC medger, utöver den effektiva fysiska sammankopplingen av vagnar, även överföring av luft, el och data som förespås vara viktiga komponenter och möjliggörare för det fullt ut digitaliserade godståget. Genom DAC skapas förutsättningar för nyttjande av nya tekniker som väsentligt kan skapa effektivare produkter med ökad tillförlitlighet och frigörande av kapacitet i järnvägssystemet.

Inom ramen för Europes Rail planeras demonstrationståg och tester att genomföras. Det planeras till exempel att ske under 2026 i ett samarbete med Green Cargo på sträckan Luleå-Borlänge (stålpendeln). Pionjärtågen är en slutlig validering kring DAC:s funktionalitet och prestanda. Under perioden 2026–2028 ersätts demonstrationsfasen av en fullskalig trafik med tester av ytterligare funktioner.

3.2 Förslag till Nationell plan 2026–2037

Den 30 september 2025 överlämnade Trafikverket sitt förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 till regeringen. Samtidigt gick planförslaget ut på en bred remiss i samhället där remissvaren lämnas direkt till regeringen senast den 30 december 2025. Därefter genomförs en politisk beredning av planförslaget och regeringen beräknas fastställa den nationella planen under våren 2026.

Regeringens infrastrukturproposition anger att planförslaget ska omfatta 1 171 miljarder kronor under planperioden, varav 354 miljarder kronor ska gå till vidmakthållande för väg och 210 miljarder kronor till vidmakthållande för järnväg. Återstående medel (607 miljarder kronor) går till utveckling av transportsystemet. Sammantaget är det en ökning av den ekonomiska ramen med cirka 20 % jämfört med gällande plan 2022–2033. Speciellt kraftig är höjningen av vidmakthållandet av vägsystemet (+48%).

Den kraftigt ökade ekonomiska ramen för vidmakthållande väg gör att allt eftersatt vägunderhåll kan återtas under planperioden. Även delar av järnvägens eftersatta underhåll kan återtas under samma period. Målsättningen är att allt eftersatt underhåll i järnvägssystemet ska vara åtgärdat 2050.

De ökade medlen för vidmakthållande väg innebär också att utbyggnaden till den högsta bärighetsklassen (BK 4, vägfordon 74 ton) påskyndas. Ambitionen är att hela det statliga vägnätet som tidigare var upplåtit för BK1 (vägfordon 64 ton) i princip ska vara upplåtit för BK 4 vid planperiodens slut.

Nedan anges några ytterligare exempel på satsningar som är särskilt angelägna för att tillmötesgå näringslivets behov:

- Anpassning av järnvägssystemet för att uppfylla TEN-T-förordningens krav på längre godståg.
- En fortsatt satsning på den s.k. näringslivspotten. I potten finns medel för åtgärder som näringslivets företrädare tillsammans med Trafikverket pekar ut som angelägna för att stärka näringslivets och järnvägens konkurrenskraft.
- Det pågår en upphandling av en ny isbrytare. Förslaget till nationell plan innehåller dessutom finansiering av ytterligare en ny isbrytare.

Planförslaget innehåller också ett antal prioriterade utredningar. Det handlar i huvudsak om frågor som har hög relevans men där tillräckligt underlag och kostnadseffektiva lösningar saknas. En sådan utredning som särskilt efterfrågas av näringslivet och som Trafikverket inrymt i handlingsplanen (se kapitel 6) är *Åtgärder för ökad redundans i järnvägssystemet*.

3.3 Andra pågående regeringsuppdrag

Utöver förslaget till Nationell plan 2026–2037 har Trafikverket ytterligare ett antal pågående regeringsuppdrag som kan vara relaterade till uppdraget handlingsplan för långväga godstransporter.

3.3.1 Uppdrag att utarbeta förslag om horisontella samarbeten och öppna data för ökad fyllnadsgrad

Regeringen gav i augusti 2018 Trafikverket i uppdrag att utarbeta förslag på system för informationsutbyte och öppna data för horisontell samordning. Ett sådant system förväntas ge goda förutsättningar till ökad transporteffektivitet och minskad klimatpåverkan till exempel genom minskade tomtransporter och ökade fyllnadsgrader. I uppdraget ingår också att föreslå hur ett sådant system bör organiseras och förvaltas. Trafikverket fick i uppdrag att lämna ett förslag på ett system för informationsutbyte för horisontell samordning senast den 31 maj 2019. Därefter ska Trafikverket vid utgången av mars årligen redovisa hur arbetet med uppdraget fortskrider.

Under arbetets gång har målsättningen med uppdraget förändrats till följd av de studier och rapporteringar som genomförts under 2019–2021. Den nya reviderade ansatsen är att uppdraget i stället långsiktigt ska bidra till en omställning av marknaden genom dialog med aktörer för att stödja utvecklingen av datadelning och horisontella samarbeten. Uppdraget bidrar därmed till att system för datadelning på marknaden kan utvecklas och till att horisontella samarbeten kan initieras. På sikt kan detta leda till ökad transporteffektivitet och bidra till minskad miljöpåverkan. Fokus ligger nu på aktiviteter inom FOI, omvärldsbevakning, deltagande i nätverk och olika samarbeten samt kommunikation och kunskapsspridning. Trafikverket ska slutredovisa uppdraget den 31 december 2029.

3.3.2 Uppdrag att göra en översyn med anledning av bristen på säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken längs större vägar

Trafikverket fick i juli 2018 i uppdrag att göra en översyn av hur bristen på säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken kan avhjälpas. I uppdraget ingår att bedöma hur behovet av säkra uppställningsplatser längs större vägar förväntas utvecklas, analysera vilka nyttor, kostnader och konsekvenser som en utbyggnad av sådana åtgärder är förknippade med samt möjliga affärsmodeller som kan främja en tillräcklig utbyggnad. En uppföljning av uppdragets genomförande sker löpande i samband med Trafikverkets årsredovisning.

Under perioden 2018–2025 har ett omfattande arbete utförts inom ramen för uppdraget. Bland annat kan följande aktiviteter nämnas:

- En planeringsinriktning har tagits fram med åtföljande bristanalyser.
- Ett par pilotprojekt har genomförts där olika tekniska lösningar har prövats (kameraövervakning, närvarobelysning).
- Krav och råd har för rastplatser har reviderats i dokumentet *Vägar och gators utformning*.
- En inventering har genomförts av Trafikverkets samtliga rastplatser längs med stamvägnätet.
- Fördjupade utredningar har utförts för två prioriterade stråk (E4 Jönköping-Vagnhärad, E6 Helsingborg-Strömstad).

Uppdraget ska slutredovisas vid utgången av 2029.

3.3.3 Ändring av uppdraget att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart

Ett regeringsuppdrag om en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart har funnits sedan augusti 2018. Det ursprungliga uppdraget slutredovisades i juni 2024. Några månader dessförinnan (14 mars) beslutade emellertid regeringen att förlänga uppdraget till Trafikverket vad gäller den nationella samordnaren. Det förlängda uppdraget fokuserar på sjöfartens omställning till fossilfrihet samt ökad överflyttning till sjöfart. Inom ramen för det förlängda uppdraget ska Trafikverket genomföra följande:

- Ta fram en översiktlig handlingsplan för arbetet med gröna sjöfartskorridorer för perioden 2024–2027.
- Ta fram ett förslag på en myndighetsgemensam portal med samlad information om hur nya sjöfartslinjer för inrikes sjöfart och närsjöfart kan startas.
- Etablera en samverkansplattform med relevanta offentliga aktörer för att utveckla former för innovationsupphandlingar för att påskynda sjöfartens omställning till fossilfrihet samt elektrifiering.

Handlingsplanen för arbetet med gröna sjöfartskorridorer redovisades den 30 juni 2024 och förslaget till en myndighetsgemensam portal redovisades den 15 januari 2025. Resterande delar av uppdraget ska slutredovisas senast den 30 juni 2027.

3.3.4 Uppdrag att utveckla och förvalta en informationsportal för sjöfartslinjer

Inom ramen för ovanstående uppdrag om nationell samordnare för sjöfart redovisade Trafikverket i januari 2025 ett övergripande förslag till en portal med samlad information om hur man kan starta nya sjöfartslinjer för inrikes sjöfart och närsjöfart. Den 28 maj 2025 återkom regeringen med ett nytt uppdrag till Trafikverket om att gå vidare med att utveckla och förvalta en informationsportal för sjöfartslinjer. Syftet med portalen är bland annat att den ska minska de administrativa hindren i etableringsfasen av nya sjöfartslinjer genom att samla relevant information på ett ställe. En delredovisning lämnades till regeringen den 30 november 2025 och en utvärdering av portalen ska redovisas den 1 oktober 2028. Uppdraget ska slutredovisas den 4 december 2028.

3.3.5 Uppdrag att analysera och redovisa förutsättningarna för stationär laddning på Trafikverkets rastplatser

Regeringen gav den 6 mars 2025 Trafikverket i uppdrag att analysera och redovisa förutsättningarna för stationär laddning på Trafikverkets rastplatser. Analysen ska inrymma möjligheter, behov och efterfrågan av att på Trafikverkets rastplatser kunna ladda fordon. Utgångspunkten är att Trafikverket ska tillhandahålla viss grundläggande infrastruktur på lämpliga rastplatser och att kommersiella operatörer ska ansvara för etablering och drift av erforderlig utrustning samt erbjuda laddningstjänsten gentemot kunderna. I uppdraget ingår också att lämna ett förslag för hur en pilotverksamhet kan utformas och genomföras för

stationär laddning på en eller flera rastplatser. Finansiella och juridiska analyser ingår också i uppdraget. Trafikverket redovisade uppdraget den 1 november 2025 till regeringen.

3.3.6 Uppdrag att redogöra för behovet av bärighetshöjande åtgärder i det icke-statliga vägnätet för att uppnå sammanhängande godsstråk

Trafikverket fick den 8 maj 2025 i uppdrag av regeringen att identifiera och redogöra för behov av bärighetshöjande åtgärder i det icke statliga vägnätet. Syftet med uppdraget är att uppnå sammanhängande godsstråk från start- och målpunkter för transporter med bärighetsklass 4 (BK4), dvs fordon med upp till 74 tons bruttovikt. I uppdraget ingår att på en övergripande nivå beräkna kostnader för nödvändiga åtgärder för respektive väghållare. Trafikverket ska också överväga att utvidga den e-tjänst som används för anpassningar av vägnätet för längre lastbilar (34,5m) till att även inrymma vägtransporter med BK4. Uppdraget ska redovisas senast den 9 januari 2026.

3.3.7 Uppdrag att vidareutveckla trafikledning och infrastrukturobjekt i Öresundsregionen

Den 26 juni 2025 fick Trafikverket i uppdrag av regeringen att redovisa hur man avser att utveckla och säkerställa effektiva trafikflöden i Öresundsregionen. I uppdraget ingår också att undersöka om det finns förutsättningar för ett tidigare färdigställande av kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet i Skåne inom ramen för den nationella planen. Trafikverket ska dessutom redovisa en handlingsplan för hur myndigheten avser att arbeta med att vidareutveckla trafikledning, störningshantering, kapacitetsplanering och beredskapsplanering i Öresundsregionen fram till 2030. Handlingsplanen ska bland annat beskriva hur samarbetet med myndigheter i andra länder och internationella organisationer kan utvecklas. Uppdraget ska redovisas senast den 13 januari 2026.

3.3.8 Uppdrag att vidta åtgärder som syftar till att upprätthålla fortsatt tågfärjetrafik mellan Sverige och Tyskland

Regeringen gav Trafikverket den 26 juni i uppdrag att med utgångspunkt i Försvarsmaktens behov vidta åtgärder för att upprätthålla fortsatt tågfärjetrafik mellan Sverige och Tyskland till och med 2031. Järnvägstransporter till och från kontinenten är avgörande för att kunna säkerställa militär mobilitet i stor omfattning. En fortsatt tågfärjetrafik

skapar också en bättre redundans för svenska import- och exportflöden på järnväg. Uppdraget ska redovisas vid två tillfällen; senast den 31 december 2025 respektive den 31 december 2026.

3.3.9 Uppdrag att göra en fördjupad analys om hantering av undantag från krav på mått, längd och vikt

I Trafikförordningen finns bestämmelser för motordrivna vägfordons mått, längd och vikt. Om fordonet inte uppfyller dessa krav krävs undantag från bestämmelserna. Beroende på färdvägen är det Trafikverket eller kommunen som prövar dessa undantag. Handläggningen av och beslut om sådana undantag kan därmed i vissa fall hanteras av flera väghållningsmyndigheter. Från näringslivet finns bland annat önskemål om kortare handläggningstider och en mer harmoniserad ansökningsprocess.

Den 28 maj fick Trafikverket i uppdrag att göra en fördjupad analys inför ett eventuellt helt eller delvis statligt övertagande från kommunerna av hantering av undantag från bestämmelser i Trafikförordningens krav på motordrivna fordons mått, längd och vikt. Utgångspunkten för den fördjupade analysen ska vara förslagen i Trafikverkets rapport *Hantering av transportdispenser*. Uppdraget ska redovisas senast den 31 december 2025.

3.3.10 Uppdrag att upprätta och förvalta Sveriges eFTI-sluss

Den 9 oktober 2025 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att upprätta och förvalta Sveriges eFTI-sluss, som är en digital nod som möjliggör utbyte av elektronisk godstransportinformation mellan berörda myndigheter och berörda transportföretag i EU:s medlemsstater. Trafikverket ska utreda vilka tekniska lösningar för en eFTI-sluss som är bäst lämpade för svenska förhållanden.

Uppdraget ska resultera i att Sverige har åtkomst till en eFTI-sluss, antingen en egen eller en gemensam med andra medlemsstater. Från och med den 9 juli 2027 ska den kunna användas av de svenska behöriga myndigheterna samt vara sammankopplad med eventuella svenska eFTI-plattformar och kunna kommunicera med övriga medlemsstaters respektive eFTI-sluss. I uppdraget ingår också att säkerställa systemets förvaltning och att det finns ett nätverk för teknisk support.

En delredovisning av uppdraget ska göras till Regeringskansliet senast den 30 november 2026. Trafikverket ska senast den 30 november 2027 lämna en slutredovisning till Regeringskansliet. Slutredovisningen ska innehålla en beskrivning av förutsättningarna för den fortsatta förvaltningen av Sveriges eFTI-sluss antingen i egen regi eller gemensamt med andra medlemsstater.

3.4 Övrigt arbete inom Trafikverket

I detta avsnitt beskrivs arbeten som pågår inom myndigheten och som har koppling till uppdraget.

3.4.1 Banavgifter

Trafikverket är enligt lagstiftningen ålagda att ta ut banavgifter av järnvägsföretagen för det slitage som tågtrafiken orsakar i järnvägsanläggningen. Avgifterna ska enligt lagen täcka de direkta kostnader enligt definitionen ”kostnader som uppstår som en direkt följd av framförandet av ett järnvägsfordon”. Denna direkta kostnad kallas ibland för marginalkostnaden. Från och med *Tågplan 2025* tar Trafikverket för första gången ut banavgifter i enlighet med den lagstadgade miniminivån.

Regeringen gav 2024 Trafikverket i uppdrag att se över dagens nivåer och beräkningsgrunder för de banavgifter som tas ut med stöd av järnvägsmarknadslagen. VTI har på uppdrag av Trafikverket gjort nya beräkningar som indikerar på att banavgifterna sannolikt behöver förändras för att täcka marginalkostnaden. Trafikverket konstaterade dock att ytterligare analyser och kvalitetssäkring krävs innan beslut kan fattas om att förändra banavgifterna. Den 30 juni 2025 redovisade Trafikverket uppdraget till regeringen. Redovisningen innehöll också en uppdatering av Trafikverkets strategi för banavgifter.

Under hösten 2025 har Trafikverket gått vidare med att analysera och kvalitetssäkra det underlag som togs fram i samband med regeringsuppdraget. Målsättningen är att återkomma under 2026, i samband med *Järnvägsnätsbeskrivning 2028,* med förslag på förändrade banavgifter. Trafikverket avser också att gå vidare med ett mer långsiktigt utvecklingsarbete som bland annat inrymmer ökad differentiering av banavgifterna och kapacitetsstyrande avgifter.

I samband med arbetet med regeringsuppdraget påtalade representanter för näringslivet att de är oroade över att de höjda banavgifterna påverkar industrins konkurrenskraft och då framförallt för den tunga basindustrin. Man menade att de ökade avgifterna kommer att leda till minskade

transportvolymer med järnväg. Trafikverket konstaterade att man inte kan hantera den här frågan inom ramen för banavgifterna eftersom man för närvarande endast tar ut den lagstadgade miniminivån. Trafikverket föreslog därför att regeringen bör överväga att tillsätta en statlig utredning som kan utreda detta ur ett bredare perspektiv.

3.4.2 Rangering och bangårdar

Etablering av rangeringstjänst i Trafikverkets regi

Trafikverket förvaltar 8 rangerbangårdar. Dessa bangårdar erbjuder möjlighet till snabb och effektiv sortering av godsvagnar, vilket är en förutsättning för en betydande del av den svenska godstrafiken på järnväg, inklusive den s.k. vagnslasttrafiken. Trafikverket har, ända sedan godstransporter på järnväg öppnades för konkurrens, haft utmaningar i att kunna erbjuda denna möjlighet till hela marknaden på konkurrensneutrala och icke-diskriminerande villkor. Denna konkurrensproblematik har analyserats och bekräftats av Konkurrensverket (2023) och av Transportstyrelsen (2025).

Under 2023 formulerade och beslutade Trafikverket en inriktning som innebär att Trafikverket ska etablera förmåga att i egen regi utföra planering och styrning av rangering på våra rangerbangårdar, och erbjuda detta som en tjänst till marknaden. Inriktningen innebär vidare att järnvägsföretagen ansvarar för verksamheten ute på rangerbangården, inklusive tillhandahålla lok och bangårdspersonal. Under 2024 startades initiativet med att etablera en sådan rangeringstjänst och därigenom varaktigt lösa den identifierade konkurrensproblematiken.

Trafikverket planerar att etablera rangeringstjänsten på en första rangerbangård (Gävle godsbangård) under 2027 och sedan successivt på övriga rangerbangårdar under 2028–2029. Trafikverkets nya rangeringsverksamhet förväntas kräva cirka 100 nya medarbetare. Rangeringstjänsten kan finansieras med avgifter eller med en kombination av avgifter och anslag.

Utredning Malmö bangård

År 2024 redovisade Trafikverket en strategi för de åtta rangerbangårdar som finns i landet. Strategin hanterade tidsperspektivet fram till 2040 och visade vilka rangerbangårdar som behöver utvecklas, vilka som kan behållas som de är och vilka som eventuellt bör omvandlas till enklare planväxlingsbangårdar. Den pekade också på behov av fortsatta utredningar.

Malmö bangård utgör en viktig nod i det svenska transportsystemet med flera olika funktioner, både för resandetåg och godståg. Under 2025 har en fördjupad utredning av Malmö bangård påbörjats. Som Trafikverkets strategi visade har Malmö godsbangård en utmaning med bristande kapacitet och en placering som innebär att den är kringgärdad av både befintlig och planerad bebyggelse.

Den fördjupade utredningen ska bland annat identifiera de funktioner som finns på bangården idag samt vilka behov som finns på sikt. Potentialen för att ut- eller omlokalisera vissa funktioner ska identifieras samt tekniska och trafikmässiga aspekter för en sådan omlokalisering ska belysas. Utredningen ska också utmynna i konkreta åtgärdsförslag för att erhålla ett effektivt nyttjande och en ökad kapacitet på Malmö bangård.

3.4.3 Kodifiering av järnvägstransporter

Kodifiering innebär att Trafikverket genomför simuleringar för en definierad lastprofil för att kunna erbjuda ett kodifierat järnvägsnät där man kan framföra kodifierade järnvägstransporter. Kodifierade transporter är intermodala transporter som kräver att sträckan där transporten framförs har en kodifieringsklass som definierar vilken last som kan tillåtas. Att systematiskt kartlägga och märka upp vilka lastbärare (som trailers, växelflak och containers) som kan transporteras utan hinder på olika delar av järnvägsnätet kallas kodifiering.

Genom att kodifiera järnvägsnätet för intermodala transporter, enligt gällande europeisk standard (IRS 50596–6), erhålls en harmonisering i Europa. Detta medför att laster kan transporteras på ett enkelt sätt utan hänsyn till olika länders individuella lastprofiler. Att kodifiera det svenska järnvägsnätet är ett sedan länge gällande krav då vi är medlem i den Internationella järnvägsunionen (UIC). Det är också efterfrågat av järnvägsbranschen.

Det kodifierade järnvägsnätet utökades i maj 2025 och tillåter nu lastprofil P/C 422. Det genomfördes för att möta järnvägsbranschens behov samt för att uppfylla gällande krav från UIC. En förenklad hantering av intermodala transporter har dessutom tagits fram genom skapandet av ett nytt restriktionsfritt EU-villkor för lastprofil P/C 422. Det möjliggör att framförandet av intermodala transporter därmed kan utföras som normaltransporter (ej specialtransporter), förutsatt att transporten är kodifierad utifrån denna kodifieringsklass.

Nästa etapp av kodifiering (Kodifiering 3.0) har även för avsikt att öka Sveriges beredskap och totalförsvarsförmåga. Initialt genomförs en förstudie som ska identifiera vilket ytterligare behov av kodifierade

transporter med större lastprofil som föreligger. Resultatet av förstudien utgör sedan underlag för beslut om omfattning samt genomförande av uppdraget. Kodifiering 3.0 förväntas öka möjligheten för totalförsvaret och näringslivet att hantera intermodala transporter som normaltransporter med ökad säkerhet, minskad administration och sårbarhet som följd.

3.4.4 Trimningsåtgärder kopplade till nya bromsprocenttabeller

Bromsprocenttabeller bestämmer med vilken hastighet ett tåg får framföras, med hänsyn till bromsförmågan och till signalsystemet på sträckan. Den 1 juni 2025 togs ett nytt system för bromsprocenttabeller i bruk. Längden för godståg ökar då från 730 meter till 750 meter i hela Sverige, vilket innebär att man möjliggör för att uppfylla TEN-T förordningens krav om trafik med 740 meter långa godståg. På många sträckor finns det emellertid andra hinder i infrastrukturen som gör att det inte är möjligt att framföra så långa godståg som bromsprocenttabellen tillåter.

Samtidigt som det nya tabellsystemet infördes startade också användningen av bromsprocenttabell D. På sträckor med tabell D kan godstågen köra i 100 km/h och upp till 120 km/h på vissa sträckor, jämfört med tidigare hastighet som kunde vara 80–90 km/h. Med möjlighet att köra snabbare ges större robusthet i tidtabellen och därmed minskad risk för att förseningar uppstår.

Åtgärder för att kunna införa bromsprocenttabell D har genomförts på sträckorna Malmö godsbangård – Hallsberg och Malmö godsbangård – Göteborg samt Malmö – Peberholm. En inventering har dessutom påbörjats för att undersöka möjligheten att införa tabell D på fler sträckor, inledningsvis i södra Sverige, men senare kan även andra delar av landet bli aktuella. I bästa fall kan tillämpningen av den nya bromsprocenttabellen införas direkt, annars blir resultatet av inventeringen ett underlag för prioritering av eventuella åtgärdsbehov. Nödvändiga ombyggnader bedöms i de flesta fall kunna genomföras inom ramen för trimningsåtgärder (investeringar <150 miljoner kronor).

3.4.5 Fordonståg på väg (upp till 34,5m)

Trafikverket fick 2018 i uppdrag av regeringen att analysera om och var längre lastbilar bör tillåtas på det svenska vägnätet, i syfte att öka transporteffektiviteten och minska godstransporternas miljöpåverkan. I redovisningen till regeringen föreslogs att ett utpekat vägnät på cirka 450

mil öppnas för fordonståg upp till 34,5 meter, samt att en översyn av lämpliga anslutningsvägar till- och från start- och målpunkter behöver genomföras för att säkerställa ett användbart vägnät.

År 2022 fick Trafikverket uppdraget *Fördjupad utredning av frågor som rör transporter med långa lastbilar*, som slutredovisades i februari 2024 (TRV 2022/109914). Efter samverkan med Transportstyrelsen gällande förändringar i trafikförordningen och dialog med 160 berörda kommuner kunde Trafikverket i december 2023 upplåta ca 590 mil statlig väg som tillsammans med kommunala anslutningsvägar nådde 550 identifierade målpunkter.

I syfte att underlätta för näringslivsaktörer att lyfta behov av nya eller kompletterande anslutningsvägar och snabba upp ärendehanteringen har Trafikverket upprättat en e-tjänst som återfinns på Trafikverkets hemsida. Där kan näringslivsaktörer skicka in önskemål om nya eller kompletterande anslutningsvägar, och där Trafikverket ansvarar för remisshantering till eventuella berörda kommuner. Detta har inneburit att mängden målpunkter och anslutningsvägar ökat sedan 1 december 2023.

För närvarande pågår ett arbete med att se över möjligheterna att utöka vägnätet för fordonståg upp till 34,5 meter. I det arbetet ingår dels att genomföra vissa fördjupade utredningar gällande trafiksäkerhet och vägutformning för vägar av lägre standard (dvs ej mötesseparerade vägar), och dels att utvärdera hur det redan upplåtna vägnätet används. De fördjupade utredningarna genomförs av VTI på uppdrag av Trafikverket och förväntas bli färdiga i slutet av 2025, medan utvärderingen huvudsakligen består av trafikmätningar samt kvalitativa intervjustudier med bland annat näringslivsrepresentanter, åkerier och chaufförer. Med stöd av dessa utredningar och utvärderingar kan Trafikverket analysera vilka ytterligare delar av det statliga vägnätet som kan vara aktuella att upplåta för fordonståg upp till 34,5 meter. Förhoppningsvis kan en första utökning av vägnätet genomföras redan under andra halvan av 2026.

3.4.6 Hantering av transportdispenser

Som beskrevs i avsnitt 3.3.9 finns önskemål från näringslivet att förkorta handläggningstiderna för ärenden när undantag från trafikförordningens bestämmelser om mått, längd och vikt söks. Trafikverket har i syfte att genomföra efterfrågade förbättringar och har därför tagit fram en intern handlingsplan för vissa av aktiviteterna i rapporten *Hantering av transportdispenser* (LI2024/01387, Trafikverkets publikation 2024:093).

Aktiviteterna har prioriterats i följande ordning:

- införa gruppbeslut (pågår, pilotförsök genomfört, uppskalning pågår med fler företag)
- genomföra en förenklad beskrivning av lasten (klar)
- genomföra en förändrad tolerans för vikter (pågår, utredningsfas)
- utreda nationella tidsvillkor (pågår, utredningsfas)
- utveckla de förenklade samråden mellan kommunerna och Trafikverket (startar 2026)
- utöka generell vägnätsdispens (startar 2026)
- automatisera vissa beslut/processer (till exempel hantering av återkallande av beslut på grund av ändrad brobärighet) (startar 2026)

Trafikverket arbetar tillsammans med branschorganisationerna Sveriges Åkeriföretag och Svenska Mobilkranföreningen med dessa frågor. Efter detta kommer i nästa steg övriga identifierade aktiviteter att tas om hand såsom hantering av återkallande av beslut på grund av ändrad brobärighet. Aktiviteterna syftar i första hand till att genomföra en enklare och effektivare hantering av ärenden, men bedömningen är att de även kommer bidra till kortare handläggningstider.

3.4.7 Trafikprognoser och samhällsekonomi

Trafikverket arbetar kontinuerligt med att förbättra prognoser av transportflöden och samhällsekonomiska beräkningar. Ett exempel på förbättringsarbetet är *Bansek gods*, som lanserades 1 april 2024. Verktyget hanterar trafikeringsförändringar till följd av ändrade infrastrukturförutsättningar, t.ex. omledningar och längre/tyngre tåg. I verktyget beräknas hur kapacitetsutnyttjandet samt transport- och förseningstider påverkas av en enskild åtgärd. Detta görs i beaktande av att en förändrad godstågstrafikering påverkar persontågstrafiken. Med Bansek gods kan analyser och granskningen av dessa göras mer kostnadseffektivt och med högre kvalitet. I den nyligen genomförda Åtgärdsplaneringen har Bansek gods använts för att analysera dubbelspårsutbyggnader, nya länkar, höjningar av STAX, elektrifieringar och bangårdsåtgärder.

Det pågår just nu ett verksamhetsutvecklingsprojekt för att få en modern och stabil IT-lösning för godsprognosmodellen Samgods. Som en del i projektet görs en översyn och förbättring av metodiken för att använda Samgods till att göra samhällsekonomiska analyser. Målet är att få en mer användarvänlig modell som med bättre precision kan användas för en rad olika godstransportanalyser, däribland samhällsekonomiska analyser.

Avsikten är att denna nya modell ska användas från och med Basprognos 2028.

Trafikverkets prognos- och samhällsekonomiska verktyg baseras bland annat på kalkylvärden som finns i den så kallade ASEK-rapporten. Inom ASEK-arbetet genomlyses just nu värdering av transporttidsvariation. Det finns en insikt om att befintlig metod på flera sätt är bristfällig och behöver revideras. I arbetet förs en värdefull dialog med representanter från näringslivet för att bättre förstå hur aktörer påverkas av förseningar och osäkra transporttider. Det pågår även ett arbete med att uppdatera de trafikeringskostnader som används i Samgods.

3.4.8 Förbättrade kontakter med näringslivet

I olika undersökningar och i *Genomlysningen* av Trafikverket framkom att flera externa aktörer inte är nöjda med kontakterna med Trafikverket kopplat till deras problem och behov. I samarbetet mellan näringslivet och Trafikverket har vi inte alltid varit tillräckligt lyhörda för näringslivets behov. När Trafikverket inte har en tillräckligt tydlig samlad struktur för att hantera företagens frågor och önskemål kan det skapa svårigheter för företagen att planera sin verksamhet. För Trafikverkets medarbetare kan det ibland vara svårt att veta vilka kontakter kunden haft och vilka beslut som tagits.

Trafikverket har påbörjat ett arbete med att skapa ett gemensamt internt arbetssätt för hur vi möter näringslivet. Arbetet handlar om att skapa bättre kontaktvägar och relationer med våra näringslivskunder för att bättre förstå varandra och fånga behov och brister i transportsystemet. Som ett led i detta utvecklar Trafikverket en samverkansmodell som innefattar kundteam, interna verktyg och stödfunktioner. Vi har definierat olika kundsegment, till exempel transportköpare, branschorganisationer, hamnar och terminaler. Detta för att synliggöra aktörernas olika behov.

Arbetssätt, roller och verktyg ska nu successivt utvecklas och förankras hos medarbetarna i organisationen. Vi säkerställer detta genom en trafikverksgemensam styrning, kultur och uppföljning.

3.4.9 Samverkan för hållbara transporter

Projektet *Samverkan för hållbara transporter* finansieras av Nordiska Ministerrådet och genomförs under perioden 2025–2027. Syftet är att skapa en gemensam bild av utmaningar och möjligheter för hållbara transportlösningar, främja nordiskt samarbete samt stödja utvecklingen av hållbara godstransporter. Arbetet fokuserar på åtgärder som transportbranschen själv kan påverka, intermodala transporter och

kombinationen av olika trafikslag. För att uppnå konkreta resultat koncentreras insatserna till utvalda stråk och noder.

Projektet leds av Trafikverket och har en styrgrupp med departementsrepresentation från Sverige, Norge och Finland samt en samarbetsgrupp med myndighetsdeltagande. Förväntade resultat är en rapport om nuläge och potential för intermodala transporter inklusive påverkan från styrmedel och regleringar, samt genomförandet av insatser och pilotprojekt som underlättar och effektiviserar användningen av intermodala transporter.

4 Totalförsvarets behov av godstransporter

Såväl i regeringens direktiv för framtagande av Nationell plan 2026–2037 som i proposition *Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur - för att hela Sverige ska fungera* beskrivs att det försämrade säkerhetspolitiska läget och Sveriges medlemskap i Nato ställer nya krav på transportinfrastrukturen. Regeringen beskriver att transportsektorn behöver utveckla och stärka sin förmåga att kunna upprätthålla samhällsviktiga funktioner, både vid olika typer av fredstida kriser och vid höjd beredskap och ytterst i krig. Regeringen menar att verksamhet av vikt för totalförsvaret behöver tillmätas större betydelse än tidigare när avvägningar görs mellan olika samhällsintressen.

Trafikverket arbetar systematiskt med att inhämta totalförsvarets behov av transportinfrastruktur. Behoven inhämtas via dialoger som beskrivs nedan. Behoven sammanställs i Trafikverkets planeringsunderlag för totalförsvarsviktig transportinfrastruktur, vilket inkluderar transportbehov för såväl samhällsviktiga verksamheter som militär rörlighet.

Planeringsunderlaget nyttjas i Trafikverkets metod för planering av totalförsvarsåtgärder (PLATÅ), där infrastrukturens förmåga att tillgodose totalförsvarets transportbehov före, under och efter en potentiell störning bedöms. Genom tillämpning av PLATÅ kan Trafikverket integrerat i den löpande planeringsverksamheten identifiera och prioritera brister samt åtgärder som stärker robustheten och förbättrar omlednings- och återställningsförmågan i transportinfrastrukturen, som krävs för att tillgodose totalförsvarets transportbehov. Detta kan i många fall även krävas utifrån t.ex. klimatanpassningsperspektiv och det är viktigt att planeringen sker integrerat så att alla perspektiv kan beaktas.

Trafikverket är i sin roll som beredskapsmyndighet ansvarig för att utveckla den statliga transportinfrastrukturen som den nationella planen omfattar. Därutöver har Trafikverket en roll som sektorsmyndighet för transporter och inom ramen för detta så finns ett stort ansvar att kunna hantera planering och prioriteringar utifrån alla aspekter i alla samhällstillstånd. Till detta ska även Natos behov av åtgärder vägas in. Det här gäller alla planerande myndigheter men med Trafikverkets dubbla roller så finns ett mycket stort ansvar att hantera totalförsvarsperspektivet på ett ur alla aspekter adekvat sätt.

Trafikverkets planeringsunderlag för totalförsvarsviktig transportinfrastruktur inkluderar planeringsunderlag för både samhällsviktiga transporter och militär rörlighet.

Vid framtagande av Trafikverkets planeringsunderlag för samhällsviktig transportinfrastruktur har dialog om viktiga målpunkter förts med bland annat länsstyrelser och civilområden samt de sektorsansvariga myndigheter som ansvarar för de varuslag som vi beaktat i arbetet.

Genom Trafikverkets samordningsfunktion för Försvarsmaktens behov av transportinfrastruktur förs en löpande dialog med Försvarsmakten om behov av transportinfrastruktur utifrån militär rörlighet. Det är också via Försvarsmakten som Trafikverket fångar behov av transportinfrastruktur för att möjliggöra Natos militära operationer, inklusive värdlandsstöd. Behoven har sammanställts i Trafikverkets planeringsunderlag för militär rörlighet.

Regeringen har pekat ut Trafikverket att leda det svenska arbetet inom den nordiska beredskapssamverkan Nordic Transport Preparedness Cooperation (NTPC). I den svenska delegationen ingår även Transportstyrelsen, Luftfartsverket, Sjöfartsverket och Kustbevakningen. Syftet med uppdraget är bland annat att utveckla och förbättra det nordiska samarbetet kring totalförsvarsviktig gränsöverskridande transportinfrastruktur. Ett mål är att stödja ländernas folkförsörjning samt militär rörlighet och värdlandsstöd. Ett förslag till strategi för nordisk transportberedskap har tagits fram i november 2025.

5 Extern dialog

Som en del i framtagandet av handlingsplanen anordnades en workshop med representanter från regioner, kommuner, näringslivet och transportbranschen. Syftet var att stämma av aktiviteterna i en första preliminär handlingsplan som Trafikverket tagit fram samt att fånga deltagarnas förslag på ytterligare åtgärder. Deltagarna gavs även möjlighet att skriftligen inkomma med synpunkter efter workshopen. Vid ett senare tillfälle hölls ett uppföljande webbmöte med de som deltog i workshopen. Där redovisade Trafikverket ett förslag till handlingsplan och gav deltagarna möjlighet att ställa frågor och lämna synpunkter.

Under arbetet med uppdraget har Trafikverket också haft möten med Transportstyrelsen, Trafikanalys, Sjöfartsverket och Energimyndigheten. Även andra externa intressenter som sökt kontakt med Trafikverket har beretts tillfällen för dialog.

Av bilaga 2 framgår vilka organisationer som deltog på workshopen samt vilka övriga externa intressenter Trafikverket har fört dialog med.

5.1 Synpunkter och förslag på kompletteringar

Synpunkterna i detta avsnitt sammanfattar det vi uppfattat som de viktigaste inspelen som framkommit under ovanstående möten och inskickade inspel.

En övergripande synpunkt från deltagarna på workshopen var att Trafikverket ska välja de aktiviteter till handlingsplanen som ger störst effekt i ett kortsiktigt perspektiv.

Systemperspektivet

Ett av medskicken var att handlingsplanen bör genomsyras av ett tydligt transportsystemperspektiv, att se till hela transporten och alla trafikslag.

Förbättrad kunskap om godsflöden och att detta nyttjas för planeringen av insatser är viktigt för att säkra en tillförlitlig anläggning. Ett sätt kan vara att i högre grad involvera industrin i planeringen.

En annan aspekt som lyftes är hur godset värderas i de samhällsekonomiska kalkylerna, där rådande uppfattning är att godset undervärderas. Näringslivet efterfrågar därför en översyn av de värderingar som används i de samhällsekonomiska kalkylerna så att de bättre speglar godstransporternas och näringslivets nyttor för samhället i ett bredare perspektiv.

Rast och uppställning

Möjlighet till trygga rastplatser för lastbilschaufförer och säkra uppställningsplatser för fordon utgör viktiga komponenter i vägtransportsystemet. Ofta är behovet av uppställningsplatser störst i citynära lägen, med närhet till platser såsom hamnar, terminaler och liknande. Samtidigt förändras transporterna i och med ökad elektrifiering av fordonen, och platser kan i högre grad kombinera flera funktioner, såsom vila, omlastning och laddning.

Längre, tyngre, större transporter

För att förbättra effektiviteten i transporterna välkomnas satsningar på längre, tyngre och större fordon. Dock efterfrågas ibland en bättre samordning av olika satsningar, till exempel med avseende på 34,5 meter långa vägfordon och Bärighetsklass 4/Bärighetsklass 1. Kommunernas brist på omklassning av vägar från Bärighetsklass 2, till exempel till hamnar eller andra viktiga målpunkter lyfts också som ett bekymmer. Möjlighet att öka fordonsvikt för eldrivna fordon är önskvärt för att dessa inte ska missgynnas i konkurrensen mot fossildrivna fordon.

Även på järnväg önskar man kunna framföra längre, tyngre och större tåg, vilket till exempel möjliggörs genom anpassningar av järnvägsnätet för 750 meter långa godståg, uppgradering av axellasten och införandet av den nya bromsprocenttabellen. Näringslivet tillstyrker de satsningar Trafikverket genomför men efterfrågar ett högre tempo i genomförandet.

Tillförlitlighet och flexibilitet

Hanteringen av tågplanen upplevs som alltför statisk, därför efterfrågas åtgärder som bidrar till ökad flexibilitet. Exempelvis vill man att det ska finnas möjlighet att förändra tågplanen oftare än en gång per år. Näringslivet vill att Trafikverket i högre utsträckning prioriterar godstrafiken framför persontrafiken. När tågplanen inte hålls behöver det också bli tydligare varför så inte sker. Handläggningstiderna upplevs generellt som alltför långa och att för mycket kommunikation går genom olika system istället för via direktkontakter.

Prissättning av infrastruktur och nya tjänster

En översyn av banavgifterna efterfrågas av näringslivet. De anser att banavgifterna höjts alltför kraftigt under de senaste åren. En ökad transparens önskas av hur miljökompensationen fördelas mellan tågoperatörerna och transportköparna. De efterfrågar också en bredare

översyn av prissättningen av infrastruktur där hänsyn tas till näringslivets konkurrenskraft.

Näringslivet är mycket positiv till Trafikverkets arbete med att säkerställa en konkurrensneutral rangering men efterlyser en ökad hastighet i genomförandet. En annan sak som näringslivet efterfrågar är en ökad grad av navigationsstöd från land vad gäller lotsning för sjöfarten. Här ser man en potential i att öka tillgängligheten och minska kostnaderna för transporterna.

Fortsatt arbete med externa synpunkter

Av de synpunkter och förslag på kompletteringar som framkom under workshopen och i de skriftliga inspelen har många beaktats i handlingsplanen. Andra har inte tagits med på grund av att det inte uppfyllde kriterierna enligt kapitel 1.3 eller för att de omhändertas i andra regeringsuppdrag med egna handlingsplaner som Trafikverket arbetar med.

6 Handlingsplan för långväga godstransporter

I detta kapitel redovisas Trafikverkets *Handlingsplan för långväga godstransporter*. Aktiviteterna i handlingsplanen kommer med något enstaka undantag i sin helhet att utföras under den kommande treårsperioden 2026 - 2028. Ett par av aktiviteterna är inte tidsatta när de ska vara klara eftersom de kräver ett uppdrag från regeringen innan ett arbete kan påbörjas.

För vissa av aktiviteterna kommer effekten inte att falla ut omgående men de är ändå avgörande för att frågan ska få en nödvändig framdrift och på sikt ge resultat. Det gäller framförallt aktiviteterna under avsnitten 6.1 (Utredningar och analyser) och 6.3 (Pilot- och demonstrationsprojekt). Vad gäller övriga aktiviteter, med undantag av R (statlig utredning om prissättning av infrastruktur), utfaller effekten när aktiviteten är genomförd.

6.1 Utredningar och analyser

A. Marknads- och framtidsanalys för multimodala godsterminaler (TEN-T)
Enligt TEN-T-förordningen (EU 2024/1679) i avsnittet om infrastruktur för multimodala godsterminaler ska medlemsstaten genomföra en marknads- och framtidsanalys senast den 19 juli 2027. Trafikverket är beredd att bidra alternativt ansvara för att ta fram en marknads- och framtidsanalys. Eftersom kravet är ställt på medlemsstaten bedömer Trafikverket att regeringen bör återkomma med ett särskilt regeringsuppdrag om detta ska genomföras.

Klart: Analys klar 2027

B. Plan för ökad redundans i transportsystemet
I förslaget till Nationell plan för transportinfrastrukturen 2026 - 2037 pekades på behovet att genomföra en prioriterad utredning *Åtgärder för ökad redundans i järnvägssystemet*. Utredningen ska ha fokus på kostnadseffektiva mindre åtgärder som till exempel underhållsinsatser på viktiga omledningsbanor och triangelspår. En annan angelägen fråga är att ta fram tydliga grunder för prioritering av godstransporter vid större händelser som skapar

långvariga avbrott i järnvägssystemet. Denna utredning ska även kompletteras med en övergripande analys av hur redundansen för övriga trafikslag i hela transportsystemet kan förbättras. Totalförsvarets behov av redundans ska också beaktas. Det samlade utredningsarbetet ska utmynna i plan för att förstärka redundansen i transportsystemet.

Klart: Plan klar 2027

C. Plan för ökad effektivitet och tillförlitlighet i järnvägssystemet

Utredningen ska identifiera kostnadseffektiva mindre åtgärder för att öka effektiviteten och tillförlitligheten i järnvägssystemet. Exempelvis ska frågan om uppgradering av delar av järnvägssystemet till lastprofil C inrymmas. Utredningen ska också inkludera förslag hur den tidiga ban- och tågplaneplaneringen kan utvecklas. Utredningen ska utmynna i en plan för att öka effektiviteten och tillförlitligheten i järnvägssystemet.

Klart: Plan klar 2027

D. Malmö bangård

Trafikverket har påbörjat en fördjupad utredning om Malmö bangård. Potentialen för att ut- eller omlokalisera vissa funktioner, med syfte att renodla bangårdens kärnfunktioner, ska identifieras samt tekniska och trafikmässiga aspekter för en sådan omlokalisering ska belysas. Utredningen ska utmynna i konkreta åtgärdsförslag för att erhålla ett effektivt nyttjande och en ökad kapacitet på Malmö bangård.

Klart: Utredning klar 2026

E. Plan för införande av ny bromsprocenttabell

Den 1 juni 2025 togs ett nytt system för bromsprocenttabeller i bruk. I kombination med mindre åtgärder i signalsystemet har det inneburit att Trafikverket kunnat höja hastigheten för godstågen och tillåta längre godståg på Södra stambanan och Västkustbanan. Trafikverket kommer nu att gå vidare med att ta fram en plan för ytterligare sträckor där vi kan införa den nya bromsprocenttabellen.

Klart: Plan klar 2027

F. Plan för trimningsåtgärder för säkra uppställningsplatser

Inom ramen för det pågående långsiktiga regeringsuppdraget som Trafikverket driver inom säkra uppställningsplatser (se avsnitt 3.3.2) har ett omfattande arbete genomförts. Trafikverket kommer nu fortsätta arbetet genom att gå vidare med att ta fram en plan för konkreta trimningsåtgärder (investeringar <150 mnkr) som förbättrar kapaciteten och säkerheten på rastplatserna.

Klart: Plan klar 2027

6.2 IT-system

G. Informationsportal för sjöfartslinjer

Som beskrevs i avsnitt 3.3.4 så arbetar Trafikverket inom ramen för ett regeringsuppdrag med att utveckla och förvalta en informationsportal för sjöfartslinjer. Syftet med portalen är att de ska minska de administrativa hindren i etableringsfasen av nya sjöfartslinjer genom att samla relevant information på ett ställe. Uppdraget ska slutredovisas den 4 december 2028 och då ska informationsportalen vara implementerad.

Klart: Ny informationsportal 2028

H. Sveriges eFTI-sluss

Regeringen gav i oktober 2025 Trafikverket i uppdrag att upprätta och förvalta Sveriges eFTI-sluss. Det är en digital nod som möjliggör utbyte av elektronisk godstransportinformation mellan behöriga myndigheter och transportföretag i EU. Sverige ska ha åtkomst till en eFTI-sluss senast den 9 juli 2027. Uppdraget i sin helhet ska slutredovisas senast den 30 november 2027.

Klart: Ny eFTI-sluss 2027

I. E-tjänst för BK4

Trafikverket har idag en e-tjänst som externa aktörer kan vända sig till för ärenden kopplade till längre vägfordon (34,5 meter). När frågor inkommit bereder Trafikverket ärendet och återkommer med ett samlat svar till frågeställaren. Trafikverket avser att gå vidare med att utvidga den här e-tjänsten till att även inrymma ärenden kopplade till tyngre vägfordon (bärighetsklass 4, bruttovikt 74 ton).

Klart: Ny e-tjänst 2026

6.3 Pilot- och demonstrationsprojekt

J. Demonstrations- och pionjärtåg digitala automatkoppel
Inom ramen för det europeiska forskningsprogrammet Europes Rail kommer demonstrations- och pionjärtåg med digitala automatkoppel (DAC) att testas under den kommande treårsperioden. Demonstrationståg planeras att köras under 2026. En slutlig validering av DAC:s funktionalitet och prestanda kommer därefter att ske (pionjärtåg).

Klart: Genomförda tester 2028

K. Pilot Kapacitetsdetektering uppställningsplatser
Inom ramen för det pågående långsiktiga regeringsuppdrag som Trafikverket driver inom säkra uppställningsplatser (se avsnitt 3.3.2) har ett par pilotprojekt redan genomförts. Ytterligare ett pilotprojekt handlar om att samla in och tillgängliggöra information om antalet lediga uppställningsplatser på ett antal rastplatser. Piloten syftar till att undersöka om det blir jämnare nyttjande av uppställningsplatser och minskad otillåten uppställning genom kapacitetsdetektering och tillgängliggörande av realtidsinformation.

Klart: Pilot 2027

L. Pilot stationär laddning på Trafikverkets rastplats
Trafikverket lämnade den 1 november 2025 ett förslag till regeringen på ett pilotprojekt för stationär laddning på en av Trafikverkets rastplatser (E4 rastplats Brahehus, norr om Gränna). Pilotprojektet förväntas bland annat ge erfarenheter hur vi kan disponera ytorna på en rastplats samt hur ett koncessions-förfarande fungerar i praktiken. Ett uppdrag från regeringen krävs innan vi går vidare med att genomföra ett pilotprojekt.

Klart: Kan inte anges då ett regeringsuppdrag krävs.

6.4 Nya tjänster, ökad funktionalitet och förbättrade kundkontakter

M. Etablering av rangertjänst i Trafikverkets regi
Trafikverket har påbörjat ett arbete med att etablera förmåga att i egen regi utföra planering och styrning av rangering på våra rangerbangårdar samt att erbjuda det som en tjänst till

marknaden. Trafikverket planerar att etablera rangeringstjänsten på en första rangerbangård (Gävle godsbangård) under 2027 och sedan successivt på övriga rangerbangårdar under 2028 - 2029.

Klart: Ny tjänst införs successivt 2027 - 2029

N. Kodifiering av järnvägsnätet

Den andra etappen av kodifiering i Sverige slutfördes i maj 2025. Det innebar att det kodifierade nätet har utökats för lastprofil P/C 422. Nästa etapp av kodifiering kommer att ha fokus på att öka Sveriges beredskap och totalförsvarsförmåga. Den förväntas öka möjligheten för totalförsvaret och för ordinarie godstransporter att hantera intermodala transporter som normaltransporter med ökad säkerhet, minskad administration och sårbarhet som följd.

Klart: Kodifiering genomförd 2026

O. Vägnät för längre vägfordon (34,5 meter)

Det pågår dels utredningar om trafiksäkerhet och vägutformning för vägar med lägre standard (dvs ej mötesseparerade vägar) och dels utvärderingar av hittills upplåtna vägar för längre vägfordon. Med stöd av detta underlag kan Trafikverket sannolikt upplåta ytterligare delar av det statliga vägnätet för fordonståg upp till 34,5 meter.

Klart: Utökning av vägnät 2026

P. Utvecklade arbetssätt i syfte att förbättra kontakter med näringslivet

Näringslivet upplever ofta att det är svårt att hitta rätt ingångar till Trafikverket och få väl förankrade återkopplingar. Trafikverket utvecklar nu arbetssätt, styrning och kultur för att bättre möta våra kunders behov och svara upp mot omvärldens förändringar. Målbilden är att detta ska vara infört i Trafikverkets hela organisation 2028.

Klart: Arbetssätt införs successivt 2026–2028

6.5 Prissättning av infrastruktur

Q. Utveckling av banavgifter

Trafikverket har påbörjat ett arbete med att analysera och kvalitetssäkra det underlag som togs fram i samband med regeringsuppdraget som redovisades i juni 2025. Målsättningen är

att återkomma under nästa år, i samband med *Järnvägsnäts-beskrivning 2028,* med förslag på förändrade banavgifter. Trafikverket kommer också att initiera ett mer långsiktigt utvecklingsarbete i enlighet med *Banverkets strategi för banavgifter*.

Klart: Nya förändrade banavgifter 2026

R. Statlig utredning om prissättning av infrastruktur
I samband med Trafikverkets redovisning av regeringsuppdraget om banavgifter påtalades behovet av en bredare översyn av prissättningen av transportinfrastrukturen. I regeringsuppdraget pekade Trafikverket på en statlig utredning där berörda myndigheter aktivt bör delta.

Klart: Kan inte anges då ett regeringsuppdrag krävs.

7 Fortsatt arbete

En del av aktiviteterna i Trafikverkets *Handlingsplan för långväga godstransporter* har påbörjats, andra är i en uppstartsfas och vissa har inte påbörjats. Några av aktiviteterna i handlingsplanen kräver också beslut eller uppdrag från Regeringen innan Trafikverket kan starta upp arbetet.

Enligt regeringsuppdraget ska Trafikverket senast den 31 mars under perioden 2026–2028 inkomma med en årlig redovisning av hur genomförandet av arbetet med handlingsplanen förlöper. Trafikverket ska senast den 1 februari 2029 lämna en slutredovisning av uppdraget till Regeringskansliet.

De enskilda aktiviteterna kommer att bedrivas i specifika program- och projektorganisationer där samråd kommer att hållas med externa aktörer. För handlingsplanen som helhet kommer särskilda avstämningar att göras. I första hand kommer befintliga forum att nyttjas för dessa tillfällen.

8 Bilagor

8.1 Uppdraget

Regeringen

Regeringsbeslut **II:8**

2025-05-08
LI2025/00937

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Trafikverket

781 89 Borlänge

Uppdrag till Trafikverket att ta fram en trafikslagsövergripande handlingsplan för att förbättra förutsättningarna för långväga godstransporter

Regeringens beslut

Regeringen ger Trafikverket i uppdrag att i enlighet med vad som anges under rubriken Närmare beskrivning av uppdraget ta fram en trafikslagsövergripande handlingsplan för hur förutsättningarna för långväga godstransporter inom hela transportsektorn kan förbättras. Trafikverket ska vid genomförandet av uppdraget fokusera särskilt på transporter som passerar läns- och nationsgränser. Med utgångspunkt i den trafikslagsövergripande handlingsplanen ska Trafikverket genomföra åtgärder för att stärka myndighetens arbete med långväga godstransporter. Därigenom förbättras också förutsättningarna för transportsektorn.

Syftet med uppdraget är att åstadkomma bättre förutsättningar för effektivare, långväga godstransporter som är viktiga inte minst för näringslivets tillväxt och konkurrenskraft.

Trafikverket ska senast den 1 december 2025 lämna en redovisning av uppdraget avseende handlingsplanen till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet). Avsikten är att Trafikverket därefter senast den 31 mars åren 2026–2028 ska lämna en årlig redovisning av genomförandet av arbetet med handlingsplanen. Den årliga redovisningen ska lämnas till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet). Trafikverket ska senast den 1 februari 2029 lämna en slutredovisning av uppdraget till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet).

Telefonväxel: 08-405 10 00
Webb: www.regeringen.se

Postadress: 103 33 Stockholm
Besöksadress: Herkulesgatan 17
E-post: li.registrator@regeringskansliet.se

Trafikverket ska under uppdragets genomförande löpande informera Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) om hur arbetet med uppdraget fortskrider.

För uppdraget får Trafikverket under 2025 använda högst 3 500 0000 kronor som ska redovisas mot det under utgiftsområde 22 Kommunikationer uppförda anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur, anslagsposten 11.1 Trimning och effektivisering samt miljöinvesteringar.

Uppdraget är en del av det i regeringens budgetproposition för 2025 aviserade godstransportpaket.

Närmare beskrivning av uppdraget

Trafikverket ska inom ramen för uppdraget stärka sitt arbete med långväga godstransporter, med särskilt fokus på transporter som passerar läns- och nationsgränser. Myndigheten ska genomföra uppdraget med ett trafikslagsövergripande perspektiv som inkluderar samtliga fyra trafikslag.

Inom ramen för uppdraget ska Trafikverket, i dialog med berörda aktörer på lokal, regional och nationell nivå, ta fram en handlingsplan för myndighetens arbete med nationella, interregionala och internationella godstransporter. Handlingsplanen ska innehålla konkreta åtgärder bl.a. för att

- åstadkomma mer attraktiva och tillförlitliga transporttider för näringslivet,
- åstadkomma kortare handläggningstider,
- underlätta skyndsam elektrifiering av långväga godstransporter, samt
- erbjuda kvalitetssäkrade, konkurrensneutrala och effektiva rangeringstjänster.

Handlingsplanen kan även innehålla andra områden som Trafikverket finner relevanta för att åstadkomma effektivare långväga godstransporter. Vid uppdragets genomförande ska även totalförsvarets behov av godstransporter beaktas.

Trafikverket ska sedan genomföra de åtgärder som anges i handlingsplanen senast under 2028.

Vid genomförandet av åtgärderna ska Trafikverket föra dialog med berörda statliga myndigheter, regioner, kommuner, näringsliv och branscher.

Skälen för regeringens beslut

Förutsättningarna för en effektiv godstrafik som främjar jobb och tillväxt behöver förbättras. Ett holistiskt, trafikslagsövergripande perspektiv behövs som inkluderar alla trafikslag, såväl väg- och järnvägstrafik som sjö- och luftfart. De långväga, nationella godstransporterna står för en mindre del av de totala godstransporterna, men utgör samtidigt en central del för många verksamheter och för industrin. Regeringen vill underlätta intermodala godstransporter och en ändamålsenlig överflyttning av långväga godstransporter från vägtrafik till järnväg och sjöfart.

Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att i dialog med berörda aktörer utarbeta förslag på system för informationsutbyte och öppna data för horisontell samordning, med syfte att nå ökad transporteffektivitet och minskad klimatpåverkan genom ökad fyllnadsgrad (N2018/04484). För att komplettera uppdraget om horisontella samarbeten behövs en trafikslagsövergripande handlingsplan med åtgärder som därefter bör genomföras.

Trafikverket har ansvar för långsiktig planering av transportsystemet för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart. Vidare ska myndigheten arbeta för att utveckla ett modernt, effektivt och hållbart transportsystem. Regeringens avsikt är att stärka det strategiska arbetet med godstransporter. En trafikslagsövergripande handlingsplan för långväga godstransporter bör därför tas fram för att användas som en del i det arbetet.

Regeringen beräknar att 3 000 000 kronor kommer att avsättas för uppdraget årligen under 2026–2028, under förutsättning att riksdagen anvisat medel för det aktuella anslaget.

På regeringens vägnar

Andreas Carlson

Olof Kjellström

Kopia till

Försvarsdepartementet/CF och ETU
Finansdepartementet/BA, K och SFÖ
Klimat- och näringslivsdepartementet/BK, KL och NIM
Landsbygds- och infrastrukturdepartementet/RUL, TM och TP

8.2 Externa dialogpartners

Lista över dem Trafikverket fört dialog med under arbetet med detta regeringsuppdrag.

Coop

Dagab

Einride

Energimyndigheten

Lidl / Svensk Dagligvaruhandel

Näringslivets Transportråd

Sjöfartsverket

Skogsindustrierna

Svensk sjöfart

Sveriges åkeriföretag

Sveriges Kommuner och Regioner

Teknikföretagen

Trafikanalys

Transportföretagen

Transportindustriförbundet

Transportstyrelsen

Tågföretagen

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