

RAPPORT

# Handlingsplan för långväga godstransporter

Redovisning av uppföljning 2026



## **Trafikverket**

Postadress: Trafikverket, 781 89 Borlänge

E-post: [trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se)

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: RAPPORT Uppföljning handlingsplan långväga gods

Författare: Kalander Lennart, PLg och Fluor Petra, PLj

Dokumentdatum: 2026-03-09

Ärendenummer: TRV 2025/59592

Kontaktperson: Lennart Kalander

# Innehåll

<b>1 Sammanfattning .....</b>	<b>4</b>
<b>2 Inledning .....</b>	<b>5</b>
2.1 Bakgrund.....	5
2.2 Beskrivning av handlingsplanen .....	5
<b>3 Uppföljning Handlingsplan för långväga godstransporter..</b>	<b>6</b>
3.1 Utredningar och analyser.....	6
A. Marknads och framtidsanalys för multimodala godsterminaler (TEN-T).....	6
C. Plan för ökad effektivitet och tillförlitlighet i järnvägssystemet.....	6
D. Malmö bangård .....	7
E. Plan för införande av ny bromsprocenttabell .....	8
F. Plan för trimningsåtgärder för säkra uppställningsplatser .....	8
3.2 IT-system.....	8
G. Informationsportal för sjöfartslinjer .....	8
H. Sveriges eFTI-sluss .....	9
I. E-tjänst för BK4 .....	9
3.3 Pilot och demonstrationsprojekt.....	10
J. Demonstrations- och pionjärtåg digitala automatkoppel .....	10
K. Pilot Kapacitetsdetektering uppställningsplatser .....	10
L. Pilot stationär laddning på Trafikverkets rastplats .....	11
3.4 Nya tjänster, ökad funktionalitet, förbättrade kundkontakter.....	11
M. Etablering av rangertjänst i Trafikverkets regi .....	11
N. Kodifiering av järnvägsnätet.....	12
O. Vägnät för längre vägfordon (34,5 meter) .....	12
P. Utvecklade arbetssätt i syfte att förbättra kontakter med näringslivet .....	13
Q. Utveckling av banavgifter .....	13
R. Statlig utredning om prissättning av infrastruktur .....	14

# 1 Sammanfattning

Trafikverket har tagit fram en trafikslagsövergripande handlingsplan hur förutsättningarna för långväga godstransporter kan förbättras, vilket redovisades i december 2025. Fokus ligger på långväga godstransporter som passerar läns- och nationsgränser. Med utgångspunkt i handlingsplanen ska Trafikverket genomföra åtgärder som stärker myndighetens arbete med långväga godstransporter.

Enligt regeringsuppdraget ska Trafikverket senast 31 mars under perioden 2026-2028 inkomma med en årlig redovisning av hur genomförandet av handlingsplanen fortlöper och denna rapport är den första redovisningen.

Alla aktiviteter i handlingsplanen fortlöper enligt plan. De flesta aktiviteter pågår, men någon av dessa är i uppstartsfas. Några av aktiviteterna kräver beslut eller uppdrag från regeringen innan Trafikverket kan starta upp arbetet. Några sådana beslut har inte erhållits då det är relativt kort tid sedan handlingsplanen presenterades. Detta framgår också av status på respektive aktivitet i nedanstående tabell.

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

# 2 Inledning

## 2.1 Bakgrund

2025 fick Trafikverket i uppdrag av regeringen att ta fram en trafikslagsövergripande handlingsplan för hur förutsättningarna för långväga godstransporter ska förbättras. Med utgångspunkt i denna handlingsplan kommer Trafikverket att genomföra åtgärder som stärker myndighetens arbete med långväga godstransporter.

Handlingsplanen innehåller konkreta åtgärder i syfte att:

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

## 2.2 Beskrivning av handlingsplanen

Uppdraget som redovisades 1 december 2025 har resulterat i en handlingsplan med 18 aktiviteter inom fem huvudområden;

- Utredningar och analyser (6 st.)
- IT-system (3 st.)
- Pilot och demonstrationsprojekt (3st)
- Nya tjänster, ökad funktionalitet, förbättrade kundkontakter (4 st.)
- Prissättning infrastruktur (2 st.)

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.

# 3 Uppföljning Handlingsplan för långväga godstransporter

## 3.1 Utredningar och analyser

### A. Marknads och framtidsanalys för multimodala godsterminaler (TEN-T)

Enligt TEN-T förordningen i avsnittet om infrastruktur för multimodala godsterminaler ska medlemsstaten genomföra en marknads- och framtidsanalys. Den beskrivna analysen ska genomföras inom ramen för denna aktivitet.

Eftersom kravet är ställt på medlemsstaten har Trafikverket i handlingsplanen förutsatt ett separat regeringsuppdrag om det ska utföras. Något sådant har vid uppföljningstillfället inte erhållits.

### B. Plan för ökad redundans i transportsystemet

Aktiviteten innebär en trafikslagsövergripande analys av hur redundansen i transportsystemet kan förbättras. Totalförsvarets behov ska beaktas i analysen och det förslag som Trafikverket har lämnat inom ramen för Nationell plan 2026-2037 om att genomföra en prioriterad utredning i syfte att analysera åtgärder för ökad redundans i järnvägssystemet ska inkluderas.

Det pågår arbete med olika delar som kommer att bli viktiga delleveranser till den kommande analysen, t.ex. riskreducerande åtgärder för att minimera effekter på transportsystemet vid extremväder. Det sammatgana arbetet kommer att organiseras upp och vara igång under andra halvan av 2026. Sluttidpunkten 2027 kvarstår.

### C. Plan för ökad effektivitet och tillförlitlighet i järnvägssystemet

Aktiviteten består av ett antal delaktiviteter som både handlar om att utveckla planeringsflödet för planering och genomförande av åtgärder i järnvägssystemet. Det handlar om att så tidigt som möjligt skapa en genomförbar plan av åtgärder som samtidigt möjliggör fortsatt användning av järnvägssystemet, så järnvägssystemet kan upprustas och utvecklas samtidigt som det kan användas för personresor och godstransporter. Detta är helt nödvändigt för att klara av att öka takten och jobba effektivt men också för att möta upp den kommande kapacitetsförordningen som nu är beslutad på Europeanivå.

Exempel på aktiviteter som ingår är:

- Utveckling av mål för järnvägens flöden
- Utveckling av en strategi för mer användbar kapacitet
- En samlad och genomförbar plan för alla planerade åtgärder, både vidmakthållande och utveckling
- Styrande planer i form av kapacitetsstrategi

Arbetet i samtliga av ovanstående punkter är påbörjat och befinner sig i olika skeden, vilka kommer att färdigställas under 2026 och 2027. Utvecklingsarbetet har presenterats översiktligt vid till exempel Stärkt branschsamverkan samt vid externt webinarium om Strategi för svensk järnväg. Trafikverket kommer framåt att dela utvecklingsarbetet vid möten inom ramen för Stärkt branschsamverkan.

## **D. Malmö bangård**

Utredningen avseende Malmö bangård pågår sedan ett år med syfte att identifiera åtgärder för att optimera både person- och godsbangårdens funktionalitet med avseende på kapacitet och effektivitet. En stor utmaning för hela branschen är bristen på uppställningsspår för persontåg men det finns även behov av en modernisering av depåanläggningar som behöver finnas i nära anslutning till spår för tågbildning. En utmaning för godstrafiken är bl.a. bristen på långa spår (750 meter och längre).

En viktig del av utredningen är dialogen med de aktörer som har intressen i en mer funktionell bangård, t.ex. Jernhusen, Malmö stad och CMP (Copenhagen Malmö Port) och arbetet sker i nära samverkan. Tillsammans undersöker parterna möjligheterna att ”möblera om” bland dagens verksamheter; något som i sin tur kan resultera i markförvärv eller byte av mark/spår. Därtill förs dialog med flera järnvägsföretag som SJ, Snälltåget och Green Cargo. Åtgärder i Malmö hamn som till viss del redan planeras och som kan avlasta godsbangården är också en viktig del av utredningen.

Samsyn råder kring potential till stora nyttor för många/alla berörda aktörer om de förändringar och omlokaliseringar som utredningen föreslår kan förverkligas. En utmaning är dock att lönsamheten i sektorn är relativt låg vilket påverkar investeringsviljan som är en förutsättning för delar av utvecklingen.

Utredningen som ska resultera i en helhetsplan för Malmö bangård bedöms vara klar till sommaren 2026.

## **E. Plan för införande av ny bromsprocenttabell**

En ny bromsprocenttabell infördes 1 juni 2025. Den infördes på stråken Malmö – Göteborg/Hallsberg. Det innebär att hastigheten höjdes för godståg från 80 km/h till minst 100 km/h. Åtgärden innebär att hastigheten blir mer jämn mellan godståg och persontåg vilket ger en mer tillförlitlig kapacitet.

Införande av bromsprocenttabell D har länge varit efterfrågad av näringslivet då höjd hastighet innebär restidsvinster för företagen.

En förutsättning för aktiviteten är att den nya bromsprocenttabellen kan införas direkt eller efter mindre trimningsåtgärder. Åtgärder finns identifierade för några sträckor i södra Sverige. Emellertid finns frågetecken att lösa ut avseende tågens förmåga att bromsa innan plankorsningar om högsta hastigheten ändras. Därefter fortskrider inventeringen.

## **F. Plan för trimningsåtgärder för säkra uppställningsplatser**

Inom ramen för det pågående långsiktiga regeringsuppdraget för säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken pågår ett arbete att ta fram konkreta trimningsåtgärder på befintliga rastplatser, för att förbättra säkerheten och kapaciteten på rastplatser längs större vägar. En arbetsmetodik har tagits fram och testats för att effektivt identifiera lämpliga trimningsåtgärder

Förslag på trimningsåtgärder har identifierats på två anläggningar och på minst en av dessa kommer åtgärderna utföras under året. Ytterligare rastplatser kommer att utredas under året, vilka ska resultera i konkreta åtgärder som kommer att kunna planeras och genomföras löpande. Tidpunkt för åtgärdernas realisering beror av deras komplexitet, effekt och kostnad. Arbetet kommer också att resultera i en tydlig plan med trimningsåtgärder för säkra uppställningsplatser som planeras vara klar under 2027.

## **3.2 IT-system**

### **G. Informationsportal för sjöfartslinjer**

I maj 2025 fick Trafikverket i uppdrag att utveckla och förvalta en informationsportal för sjöfartslinjer. Syftet är dels att underlätta att starta, driva, planera och handla upp sjötrafik, men också att synliggöra sjöfarten som transportalternativ.

Genom att samla och strukturera tillgänglig information så att den blir lättare att hitta ger portalen en direkt väg till det man söker. Främst används och länkas till den information som redan idag finns tillgänglig på olika myndigheters och

organisationers webbplatser. I begränsad omfattning kan viss unik information komma att skapas direkt i portalen.

Hittills har struktur för informationsinnehållet i portalen utvecklats och arbetet med att utveckla den tekniska plattformen och texter till webbplatsen är påbörjat. Ambitionen är att till halvårsskiftet 2026 ha en publicerad informationsportal på plats. Portalen ska då innehålla den grundläggande information som behövs för att etablera nya sjöfartslinjer. Information till stöd för andra aktörer ska i grunden också finnas på plats men kan utökas under hösten 2026.

Dialog sker löpande med berörda myndigheter och branschorganisationer. I september-oktober 2026 beräknas en bredare lansering av portalen kunna ske.

## **H. Sveriges eFTI-sluss**

eFTI är en förordning 2020/1056 där det första steget är att införa en digital nod för utbyte av elektroniska dokument inom godstransportområdet, i första läget mellan myndigheter. Innan årsskiftet erhöll Trafikverket ett regeringsuppdrag kring frågan. Uppdraget skall fokusera på uppsättning nationellt av sluss men med nordisk och europeisk utblick avseende utveckling och samarbete.

Projektorganisation är etablerad för svenska uppdraget och kontakter med berörda myndigheter och organisationer har tagits och pågår. De europeiska projekten pågår och eFTI4ALL m.fl. synkar väl med uppdraget.

Ett första webinarium har genomförts och flera seminarier planeras under året. Kommunikation sker med ledande aktörer samt branschorganisationer. Även myndighetskontakter är av vikt och Trafikverket har haft bilaterala möten under 2025-26.

Sverige är väl involverade i samarbeten på Europa- och Svensk-nordiska planet, och kan ta del av de testplattformar kring sluss som finns framme, och förhoppningsvis vidareutveckla dem. Liksom i flera andra länder startade det formella uppdraget sent och slussen skall vara etablerad i juli 2027 vilket medför viss tidspress.

## **I. E-tjänst för BK4**

Uppdraget innebär att utvidga befintlig e-tjänst för långa fordon till att också kunna inrymma ärenden rörande tyngre vägfordon. Arbetet pågår med att förbättra informationen på trafikverket.se om bärighetsklasser (BK) på vägar och broar, samt ta fram arbetssätt för att ta emot ansökningar om bärighetsförändringar på anslutande kommunalt vägnät till det statliga BK4 vägnätet, utifrån det som framkom under regeringsuppdraget. Bedömningen är att strukturen från motsvarande

tjänst för längre fordon kan nyttjas och justera så det passar även för tyngre fordon. Den nya tjänsten förväntas komma i drift under hösten 2026.

### **3.3 Pilot och demonstrationsprojekt**

#### **J. Demonstrations- och pionjärtåg digitala automatkoppel**

PioDAC-projektet är ett implementeringsprojekt inom ramen för CEF-programmet, som tar de tekniska innovationerna från flaggskeppsområde 5 gods inom Europas Rail programmet vidare. PioDAC tågen ska testa de funktioner (ofta sensorbaserade) som möjliggörs genom data- och el överföring (via det digitala automatkopplet) och ge vetenskapliga underlag för kommande steg mot fullständig auktorisation. Tät dialog förs med Transportstyrelsen samt ERA.

Det svenska upplägget baseras på den så kallade stålpendeln mellan Luleå och Domnarvet och medför tester med tunga tåg över långa avstånd och olika klimat under vintertid. Utmaningen är att få gränssnitt mellan mekanisk del av koppel och el/dataöverföring att fungera i hårt klimat.

Tåget är etablerat och projektledning inkl. tekniska arbetsgrupper finns på plats med berörda aktörer. Trafikverket har startat en formell upphandlingsprocess avseende anskaffning av DAC och komponenter för de funktioner som skall finnas i det digitala godståget.

Trafiken med PioDAC tåget kommer att starta 1 december 2026 och pågå i projektform till och med 2028. Industripartners och operatörer ingår i projektet och resultatspridning sker till branschen genom intresseorganisationer och olika branschforum. Sverige har varit först med etablering av demonstrationståg för DAC i verklig miljö och kommersiell drift genom ett mkt bra samarbete med Transportstyrelsen. En särskild styr/referensgrupp finns etablerad sedan 2023 med regeringkansliet, Green Cargo, Transportstyrelsen och Trafikverket.

#### **K. Pilot Kapacitetsdetektering uppställningsplatser**

Pilotprojektet som syftar till att undersöka hur kapacitetsdetektering och tillgängliggörande av dynamisk realtidsinformation påverkar belägningsgraden på uppställningsplatser pågår. Projektet omfattar totalt sex efterföljande rastplatser i båda körriktningarna utmed E4 mellan Traryd och Värnamo, där det finns en dokumenterad kapacitetsbrist.

Projektet består av följande delar;

- Utveckla ny metod för att tillhandahålla realtidsinformation om lediga uppställningsplatser för lastbilar på Trafikverkets rastplatser.
- Skapa förutsättningar för en jämnare belägningsgrad på befintliga anläggningar.
- Minska otillåten uppställning av fordon på fullbelagda rastplatser, vilket kan påverka trafiksäkerheten.

De fysiska anläggningarna för mätning har monterats på rastplatserna och föremätningar av belägningsgrader har genomförts. Mätningen bekräftar att kapacitetsutnyttjandet är högt på samtliga rastplatser och som störst kvälls- och nattetid under vardagar. Metod för att tillhandahålla informationen digitalt är framtagen och utveckling pågår. Därefter ska de digitala vägmärkena monteras i anslutning till rastplatserna och visa realtidsdata till yrkeschaufförerna. Montering förväntas ske under 2026 med uppföljning och utvärdering under 2027.

## **L. Pilot stationär laddning på Trafikverkets rastplats**

Trafikverket har genomfört ett regeringsuppdrag som resulterat i förslag på hur stationär laddning kan etableras på Trafikverkets rastplatser. Inom ramen för detta har Trafikverket föreslagit att implementering ska ske genom att först genomföra en pilot.

Eftersom det behöver ske justeringar i styrande dokument för att kunna genomföra en koncessionsupphandling har Trafikverket i handlingsplanen förutsatt ett separat regeringsuppdrag om det ska utföras. Något sådant har vid uppföljningstillfället inte erhållits.

## **3.4 Nya tjänster, ökad funktionalitet, förbättrade kundkontakter**

### **M. Etablering av rangertjänst i Trafikverkets regi**

Trafikverket avser att etablera en rangeringstjänst för planering och styrning av rangering på de 8 rangerbangårdar Trafikverket förvaltar. Rangeringstjänsten ska erbjudas på konkurrensneutrala och icke-diskriminerande villkor och dimensioneras enligt marknadens efterfrågan.

I december 2025 justerades inriktningen för hur Trafikverket ska realisera rangeringstjänsten; från att bygga upp samtliga resurser och förmågor i egen regi till att anlita en underleverantör att utföra merparten av arbetet som krävs för att leverera rangeringstjänsten. Trafikverket kommer fortsatt att stå som tjänsteleverantör vilket bl.a. inkluderar ansvar för avgifter och andra affärvillkor.

Lösning med en underleverantör bedöms vara billigare, effektivare och att den skulle kunna ge en bra riskfördelning mellan stat och leverantör. Förutsättningarna att få en sådan lösning på plats bedöms nu betydligt bättre än de gjort tidigare.

Trafikverket har under arbetets gång byggt upp en grundkompetens avseende rangering vilket kommer att möjliggöra en adekvat kravställning i den kommande upphandlingen av underleverantör. Arbetet med att definiera tjänsten och dess villkor har påbörjats. Vidare har trafiksäkerhetsansvaret vid rangering med det förändrade rollspelet retts ut och kompletterande regelverk har tagits fram.

Tidplanen styrs fortsatt av det föreläggande Transportstyrelsen givit Trafikverket enligt vilket minst en bangård skall vara i bruk senast till T28 (december 2027).

Dialog avseende rangeringstjänsten förs med branschen, dels brett via information och dels via bilaterala dialoger med de primära intressenterna.

## **N. Kodifiering av järnvägsnätet**

Med genomförande av Kodifiering 3.0 utökas det kodifierade järnvägsnätet för intermodala transporter enligt IUC standard med en större lastprofil; P/C 447. Containerar och trailers som definierats med denna eller mindre profil kan då hanteras som vanliga tåg och kräver inte särskilda tillstånd vilket underlättar godshanteringen på de definierade sträckorna. Det ökar möjligheten att hantera intermodala transporter med ökad säkerhet, minskad administration och sårbarhet som följd. Behovet av tidskrävande inmätning elimineras för dessa transporter.

Behovsbild är framtagen i samarbete med järnvägsföretagen. Tillsammans med detta har underlag med koppling till totalförsvaret samt andra pågående utredningar legat till grund för sammanställningen av det totala behovet av kodifierade sträckor.

Simulering av definierad lastprofil har genomförts för huvudstråk och pågår för kompletterande sträckor, och ett restriktionsfritt EU-villkor är under framtagande. I samband med att ansökan för korttidsansökningar öppnar upp 5 november 2026 skall också möjligheten att framföra kodifierade transporter med större lastprofil vara tillgänglig

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

VTI har på uppdrag av Trafikverket genomfört ett antal fördjupade studier gällande fordonståg upp till 34,5 meter. Studierna gäller områden som trafiksäkerhet, oskyddade trafikanter och vägutformning med fokus på vägar som inte är mötesseparerade.

Dessa studier, tillsammans med erfarenheter från det vägnät som upplåtits från 1 dec 2023, ligger till grund för framtagandet av ”funktionella krav”, dvs en minimistandard, som en statlig väg behöver uppfylla för att vara möjlig att upplåta för fordonståg upp till 34,5 meter. Förslag till krav är framtaget, men behöver förankras och beslutas.

Trafikverket har även påbörjat analysarbetet gällande vilka vägar som kan vara lämpliga att upplåta för trafik under 2026 (givet att minimikraven fastställs). De vägar som i första hand studeras är sammanhängande avsnitt av det funktionellt prioriterade vägnätet för gods, där de vägsträckor som uppfyller kravbilderna kan överlämnas för föreskriftsarbete under våren 2026 (med preliminärt ikraftträdande av föreskrifter 1 januari 2027).

Under våren 2026 kommer en kortfattad rapport med planeringsförutsättningar tas fram, som beskriver hur det fortsatta arbetet ska hanteras.

## **P. Utvecklade arbetssätt i syfte att förbättra kontakter med näringslivet**

I syfte att förbättra kontakterna med näringslivet med tydligare ingångar och förankrade återkopplingar utvecklas interna strukturer och kultur för hur Trafikverket möter sina kunder. Flera aktiviteter planeras.

En av dessa är att Trafikverket identifierat tio strategiskt viktiga kunder där ett arbetssätt med kundteam startas upp, för att bättre fånga helheten kring kunden

Hälften av tio utpekade kundteam är i uppstartsfas och återstående kommer att startas upp under 2026. Ett internt webinarium har genomförts för att sprida utifrån -in perspektiv och nya arbetssättet, då det är något som berör hela Trafikverket.

Inom områdena systemansvar väg och järnväg pågår ett arbete med syfte att få en ännu mer kunddriven verksamhet där kundens behov sätts i fokus. Ett exempel är ett nyligen påbörjat arbete som syftar till ett mer systematiskt samarbete kring hur dialogen sker kring terminaler och där tillhörande frågor.

## **Q. Utveckling av banavgifter**

Trafikverket har arbetat vidare med underlag som togs fram i tidigare regeringsuppdrag och ser över avgifterna för minimipaketet för tillträdestjänster.

VTI har genomfört skattningar av marginalkostnaden för den tågtrafik som bedrivs på det statliga järnvägsnätet, rapport är under slutredigering. I den presenteras ett flertal metoder och varianter av hur marginalkostnader definieras.

Trafikverket kvalitetssäkrar och granskar VTI:s arbete och utifrån samhällsekonomiska effekter görs en bedömning av vilken marginalkostnad som ska ligga till grund för nya banavgifter för minimipaketet för tillträdestjänster. Det är svåra bedömningar och det finns inget självklart svar. Projektets har regelbundna möten med olika representanter för branschen, särskilt godstrafiken.

Trafikverket förväntas ta beslut om nya banavgifter den 30 april. Därefter ska den nya avgiften läggas in i JNB för T28.

## **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.

Om detta ska genomföras så handlar det om en bred statlig utredning där berörda myndigheter aktivt behöver delta. Aktiviteten förutsätter därför ett separat regeringsuppdrag. Något sådant har vid uppföljningstillfället inte erhållits.



Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

**[trafikverket.se](http://trafikverket.se)**