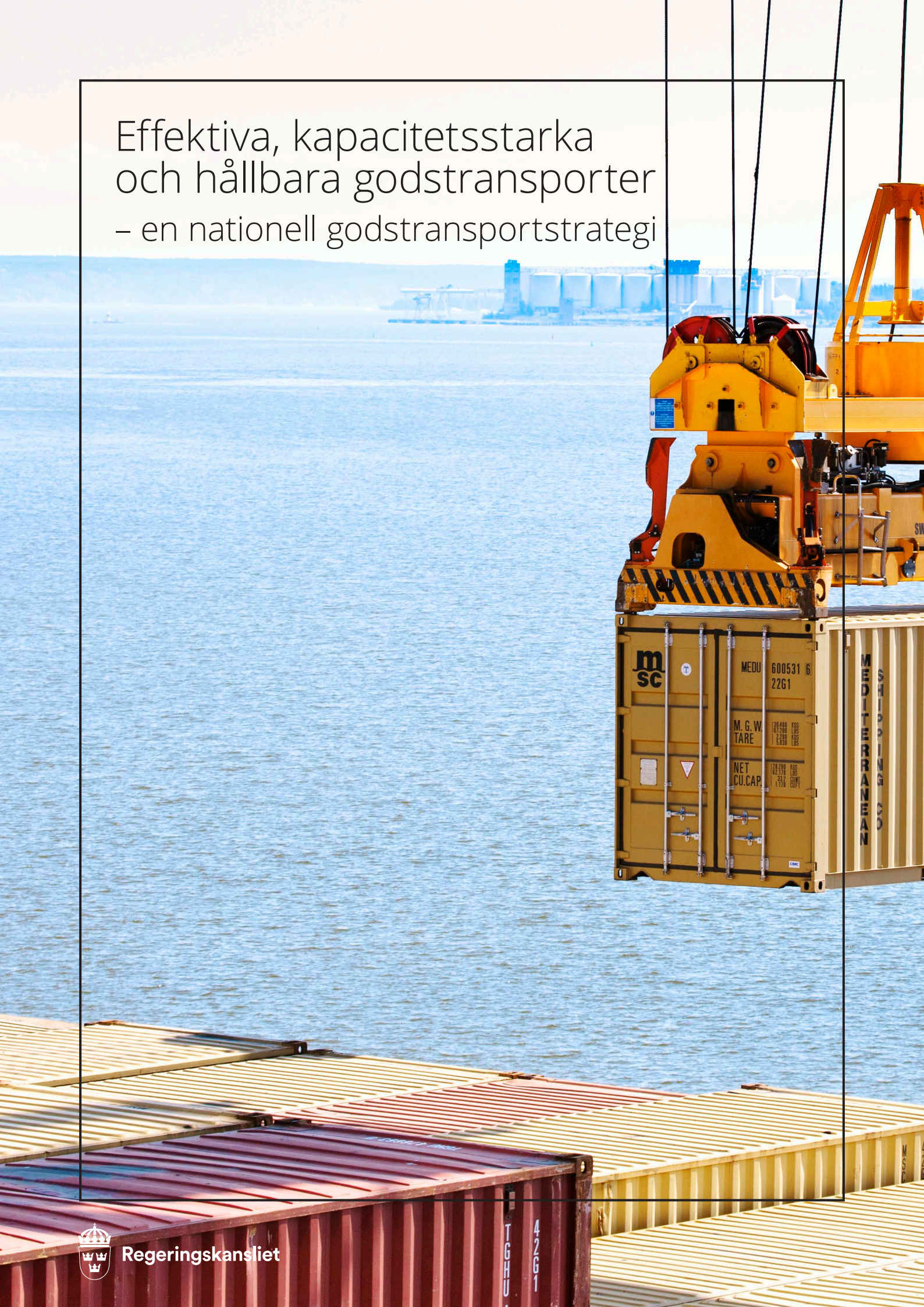
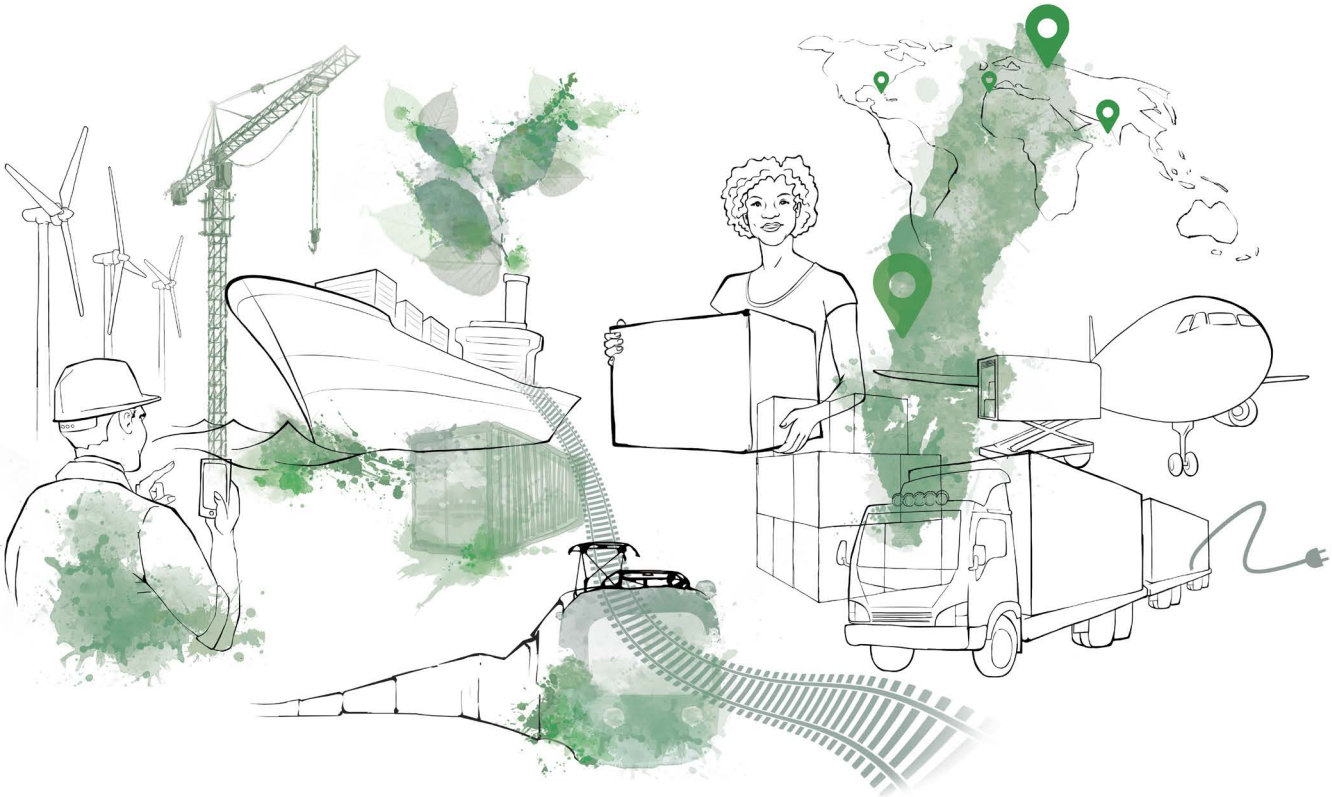
Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter

– en nationell godstransportstrategi



Regeringskansliet



Omslagsfoto: Pampus flygfoto, Norrköping
Illustration: Itziar Castany Ramirez, Regeringskansliet
Produktion: Näringsdepartementet
Artikelnummer: N2018.21

Förord

Två av regeringens övergripande mål är att Sverige ska minska utsläppen i den takt som behövs för en globalt hållbar utveckling och att öka antalet personer i sysselsättning och antalet arbetade timmar så mycket att Sverige når den lägsta arbetslösheten i EU till år 2020. För att nå målen krävs goda villkor för jobb och växande företag, vilket förutsätter ett effektivt och kapacitetsstarkt godstransportsystem. Samtidigt ska vi till nästa generation kunna lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta. Regeringens ambition är att Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsland. Omställningen av transportsektorn för att bryta fossilberoendet, minska utsläppen och minimera negativ miljöpåverkan är både möjlig och nödvändig.

Transportsystemet befinner sig mitt i ett skifte. Innovativa forskare och företag utvecklar och förändrar transporterna i hög takt. Framtidens godstransporter är fossilfria och automatiserade och godslogistiken hanteras till största del digitalt. I dialog med berörda aktörer har regeringen identifierat områden där åtgärder behövs för att skapa ett effektivt, kapacitetsstarkt och hållbart godstransportsystem. Regeringen vill med denna nationella godstransportstrategi tydliggöra och möjliggöra samling kring riktningar för hur godstransportsystemet bör utvecklas. Strategin tar sikte på framtidens moderna godstransportsystem, där godstransporterna är effektiva och smarta, nyttjar järnvägens fulla potential och använder en större del av sjöfartens kapacitet. Strategin innehåller beskrivningar av nuläge och utmaningar samt prioriterade insatsområden. Den utgör en plattform för det fortsatta arbetet. För att arbetet ska lyckas krävs att alla berörda tar ansvar och bidrar genom sina respektive verksamheter, liksom genom fortsatt dialog, kunskapsutbyte och samverkan.

Foto: Kristian Pohl

Tomas Eneroth
Infrastrukturminister

Innehållsförteckning

Inledning **6**

Strategins syfte 6

Politiska mål som rör gods- och logistikområdet 7

Transportpolitiska mål 7

Näringspolitiska mål 7

Agenda 2030 och FN:s hållbarhetsmål 7

Godstransporterna i dag **8**

Hur och var utförs godstransporterna? 8

Viktiga noder för omlastning 10

Trafikslagen kompletterar varandra 13

Urbana godstransporter 13

Vad är det som transporteras? 14

Fordon och fartyg 15

Reglering och ansvarsfördelning 15

Skatter och avgifter för godstransporter 15

Framtidens godstransporter – utmaningar och möjligheter **18**

Förändrad efterfrågan på godstransporter 18

Förändrade handelsmönster 20

Förändrade krav på transportinfrastrukturen 21

Klimatutmaningen 23

Transportsystemet förändras med tekniken 23

Transportsystemet digitaliseras 23

Transportsystemet automatiseras 24

Elektrifiering av transportsystemet 24

Kompetensförsörjning 25

Inriktning för det fortsatta arbetet **26**
Nationellt godstransportråd 26
Konkurrenskraftiga godstransporter 26
Robust, tillförlitlig och kapacitetsstark infrastruktur för godstransporter 26
Smidiga och effektiva gränsöverskridande transporter 31
Tydliga regler och en stärkt svensk transportnäring 32
Stärkt krisberedskap och civilt försvar för samhällsviktiga transporter 36
Ekonomiska styrmedel för hållbara godstransporter 38
Samordning och samarbete för ökad intermodalitet 39
Omställning till fossilfria godstransporter 41
Transporteffektivitet 41
Samhällsplanering för godstransporter 43
Krafttag för förnybara drivmedel 43
Nationell satsning på elektrifiering av godstransporter 46
Urbana godstransporter 46
Innovation, kompetens och kunskap 49
Permanent världsutställning för innovationer på transportområdet 49
Kompetens inom godstransporter och logistik 51
Ökad kunskap om godstransporter och varuflöden 52

Inledning

Sverige är ett exportberoende land och väl fungerande godstransporter är av stor betydelse för att företagen ska kunna exportera sina varor. I internationella rankningar står sig Sverige och den svenska infrastrukturen för godstransporter relativt väl, men godstransportsystemet behöver ytterligare stärkas och utvecklas för att möta framtidens utmaningar.[1] Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter är en förutsättning för att nå flera av regeringens mål, såsom att uppnå EU:s lägsta arbetslöshet 2020, de transportpolitiska målen och klimatmålet för transportsektorn, liksom för möjligheterna att genomföra till exempel exportstrategin och nyindustrialiseringsstrategin Smart industri.

Strategins syfte

Syftet med denna strategi är att skapa förutsättningar för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter. Strategin ger en sammanfattande bild av nuläget och tydliggör den övergripande inriktningen för gods- och logistikområdet. Till strategin kopplas prioriterade insatser. Inriktningen och tillhörande insatser ska bidra till att de transportpolitiska målen nås, stärka näringslivets konkurrenskraft och främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart.

Strategin är den första i sitt slag och är avsedd att vara en plattform för fortsatt samverkan inom godstransportområdet. De insatser som pekas ut i strategin föreslås av regeringen, men framgången i hela strategins genomförande är beroende av ett fortsatt ansvarstagande hos alla berörda aktörer och att dialog, kunskapsutbyte och samverkan kan fortsätta.

Längre och tyngre fordon stärker näringslivets konkurrenskraft. Rätt genomfört kan det på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt, bidra till lägre utsläpp av växthusgaser.

Foto: AB Volvo

Politiska mål som rör gods- och logistikområdet

Godstransporterna sker med samtliga trafikslag, det vill säga spårburen trafik, vägtrafik, sjöfart (inklusive inlandssjöfart) och luftfart, i hela landet, liksom gränsöverskridande till andra länder. Godstransporter har stor betydelse för att hela Sverige ska fungera, även vid påfrestningar. Detta gör att godstransportfrågor har stor betydelse för flera politiska mål.*

Transportpolitiska mål

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Därutöver har riksdagen beslutat om ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa. Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingen i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljökvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa. Riksdagen har beslutat om ett klimatmål för transportsektorn. Målet innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes luftfart, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.

Näringspolitiska mål

Det övergripande näringspolitiska målet är att stärka den svenska konkurrenskraften och skapa förutsättningar för fler jobb i fler och växande företag. För ett av trafikslagen, sjöfart, finns även ett specifikt näringspolitiskt mål. Det näringspolitiska målet för sjöfarten är att på olika sätt tillvarata sjöfartens möjligheter som en konkurrenskraftig exportnäring och därigenom stärka betalningsbalansen, samt att den svenska handelsflottan tillförsäkras rimliga konkurrensvillkor.

Agenda 2030 och FN:s hållbarhetsmål

I september 2015 antog FN:s generalförsamling Agenda 2030 och 17 globala mål för hållbar utveckling. Målen berör bland annat hållbara transportsystem, hållbar industri, innovationer och infrastruktur. Agendan och målen ska genomföras nationellt såväl som internationellt.

*EU-kommissionen beslutade den 28 mars 2011 om en vitbok för transporter KOM(2011) 144 kallad Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde - ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem. I vitboken beskrivs kommissionens målsättningar för den långsiktiga utvecklingen på transportområdet inom EU.

Godstransporterna i dag

Ett väl fungerande transportsystem, där trafikslagen samverkar, skapar förutsättningar för effektiva godstransporter, vilket har en stor påverkan på det svenska näringslivets internationella konkurrenskraft. Varje år transporteras drygt 700 miljoner ton gods inom, eller till och från, Sverige. Omfattningen på Sveriges godstransporter beror i hög grad av den svenska basindustrin. Drygt hälften av den svenska exporten (i ton) består av malm och petrokemiska produkter. Tillsammans med stål, virke, pappersmassa och papper står dessa varugrupper för cirka 85 procent av exportvolymen. Importvolymerna består framför allt av petrokemiska produkter och råolja som står för drygt hälften av importen i ton. År 2017 exporterade Sverige varor för nästan 1 430 miljarder kronor och importerade varor för 1 314 miljarder kronor.[2] Industrin och den industrinära tjänstesektorn står tillsammans för 77 procent av det samlade exportvärdet, vilket motsvarar nästan hälften av BNP. Specialiseringen blir allt högre i produktionskedjans olika moment och handeln blir allt viktigare för att behålla och stärka konkurrenskraften.

Sverige har en stark industri som har stor betydelse för utvecklingen på transportområdet. Fordonsindustrin, som sysselsätter sammantaget omkring 120 000 personer, är inte bara av stor betydelse för svensk export, utan skapar också förutsättningar för utveckling av fordon som kan drivas på el eller förnybara bränslen. På samma sätt sysselsätter skogsindustrin, som är av betydelse för exempelvis produktion av biodrivmedel, sammantaget omkring 70 000 personer. Den svenska tåg- och järnvägsindustrin sysselsätter nästan 25 000 personer, medan hela det svenska sjöfartsklustret sysselsätter omkring 100 000 personer.

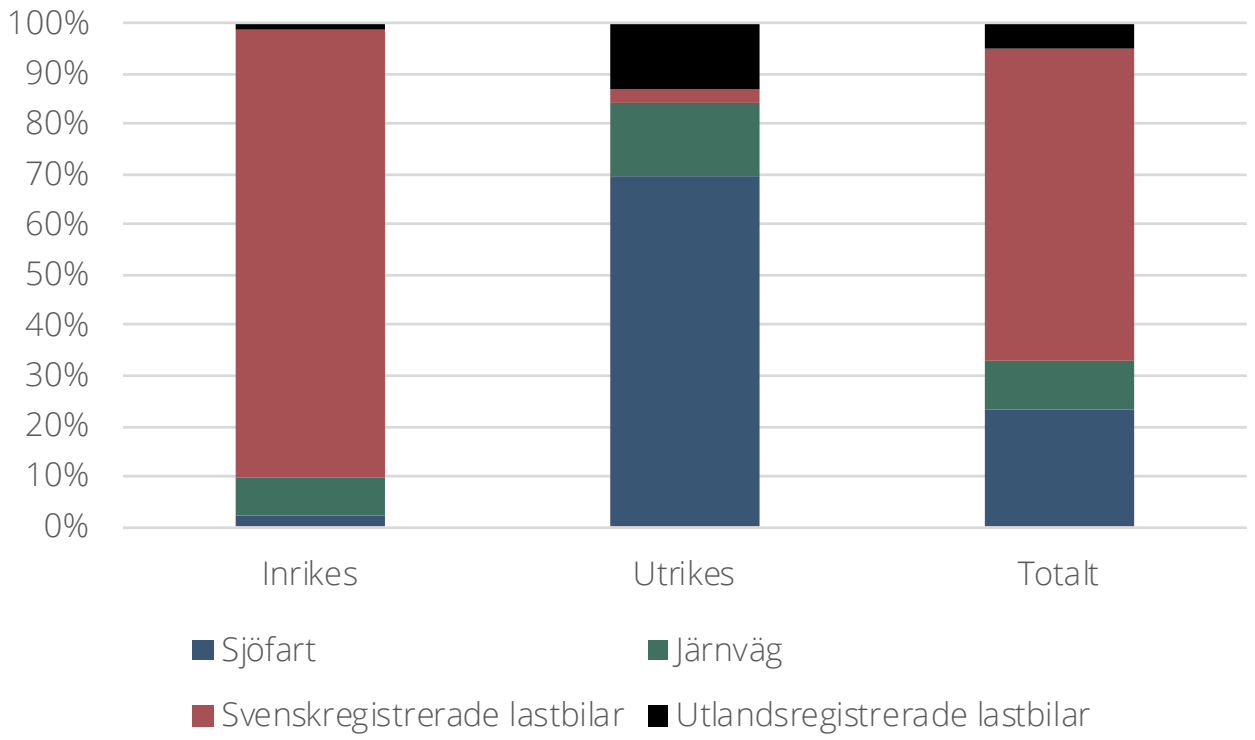
Godstransportbranschen sysselsätter i sig omkring 75 000 personer i Sverige i fler än 15 000 företag som omsätter mer än 166 miljarder kronor varje år. Det stora flertalet, 64 000 personer arbetar med godstransporter på väg, 2 500 personer arbetar med godstransporter på järnväg och svenska rederier som hanterar gods hade enligt branschen nästan 3 000 direkt anställda år 2016. Inom luftfarten arbetar cirka 300 personer med godstransporter. Lönsamheten har under de senaste åren varit förhållandevis god för företag som arbetar med godstransporter på väg, medan företag som arbetar med godstransporter på järnväg, till sjöss och inom luftfarten generellt har haft en svag eller försämrad lönsamhet sedan 2010.

Hur och var utförs godstransporterna?

Transportsystemet består av flera delsystem som används parallellt för både för gods- och persontransporter. Trafikslagen har alla olika fördelar och förutsättningar och används i viss mån för olika syften. Trafikslagen kompletterar varandra och interagerar med varandra. När trafikslagen är sammankopplade med varandra i knutpunkter möjliggörs olika typer av transportupplägg. I många fall transporteras också gods i transportkedjor som involverar mer än ett trafikslag.

Inrikes transporteras godset huvudsakligen med tunga lastbilar (90 procent 2016), medan sjöfartstransporterna dominerar i utrikes trafik (70 procent 2016). Järnvägstransporter spelar en viktig roll för malm- och ståltransporter. Luftfart används främst för varor av ett högt värde eller varor som behöver komma fram snabbt. En stor del av flygfrakten transporteras ombord på passagerarplan, och är därför tydligt kopplad till flygtillgängligheten i sin helhet. Inga större förändringar i fördelningen av godstransportarbetet mellan de olika trafikslagen har skett under de senaste femton åren. Det kan dock noteras att inrikes godstransporter med flyg har minskat något.

Andel godsmängd i inrikes- och utrikestrafiken



Andel godsmängd med sjöfart, järnväg och lastbil i inrikes- och utrikestrafiken 2016.
Källa: Trafikanalys 2016

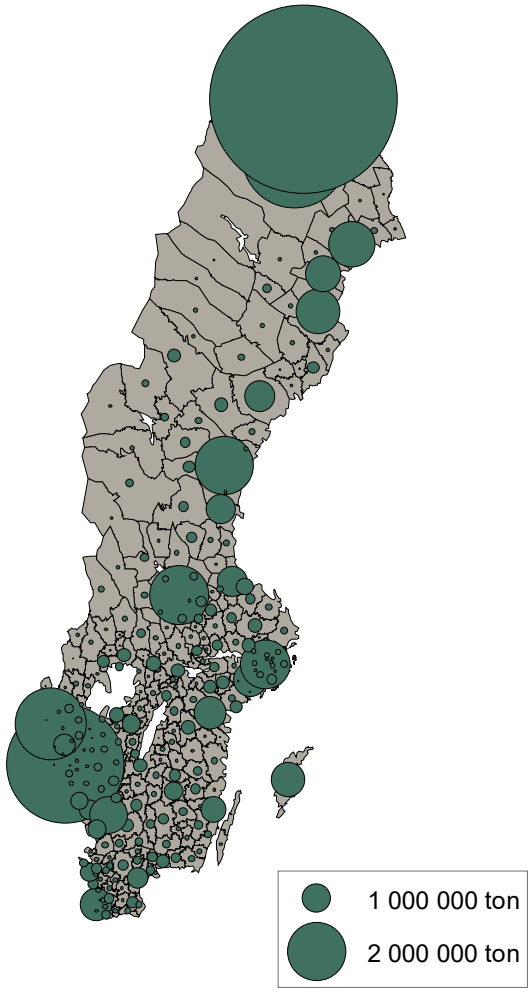
Mer än hälften av alla godstransporter är kortare än 50 kilometer. Runt en fjärdedel av alla transporter är 50-149 kilometer, medan något fler än 10 procent av transporterna är 150-299 kilometer. Endast en liten andel transporter är längre än 300 kilometer. Längre transporter har en högre genomsnittlig lastvikt än korta transporter.

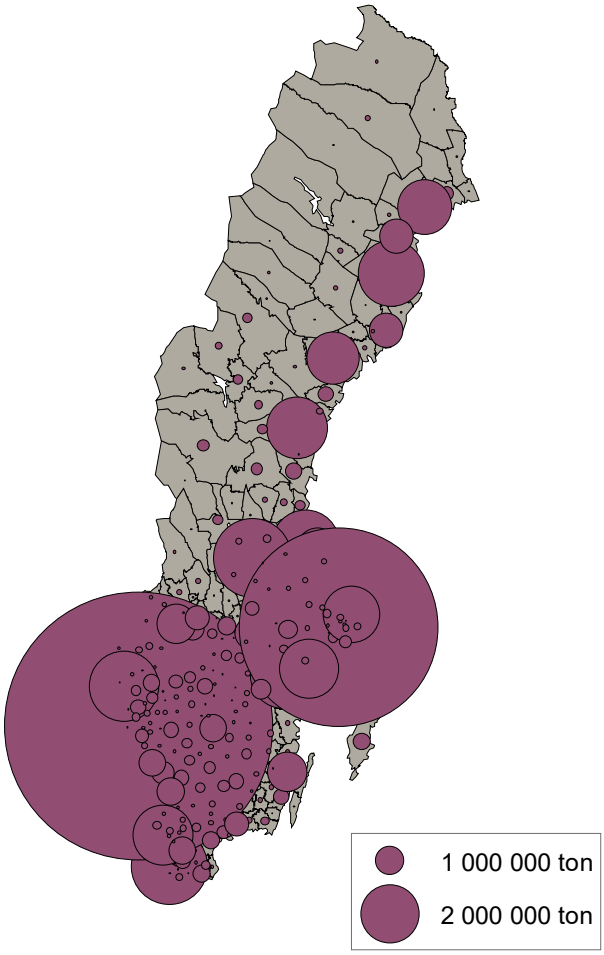
Godsflödena som genereras av produktion och konsumtion följer olika mönster. En stor del av transporterna[3] genereras av basindustrin och transporteras från norra Sverige och västra Götaland till utlandet. Flöden av konsumtionsvaror går i huvudsak till befolkningstäta områden i södra Sverige. Den svenska godsexporten, mätt i ton, går till största del till Europa och i synnerhet till Tyskland, Storbritannien, Finland, Norge, Nederländerna och Danmark, medan importen till stor del kommer från Norge, Ryssland, Finland, Danmark och Tyskland. Den värdemässigt största exporten går till Norge, Tyskland, Storbritannien, Finland och USA. Den värdemässigt största importen kommer från Tyskland, Norge, Nederländerna, Danmark, Storbritannien, Finland och Ryssland

Godstransporterna är koncentrerade till större stråk, i huvudsak överensstämmande med de svenska delarna av det transeuropeiska transportnätverket TEN-T:s stomnät. Av kartan framgår de totala godstransportflödena, mätt i ton och uppdelat efter trafikslag.

Flest lastbilstransporter utförs i södra Sverige, där de huvudsakliga stråken, oavsett avstånd eller varugrupp, är väg E4, E6, E18 och E20 mellan de tre huvudstadsområdena i Skandinavien.

Enligt den officiella statistiken utgör de utländska lastbilarnas transporter en förhållandevis liten andel av de totala lastbilstransporterna i Sverige.[4] Merparten av lastbilstransporterna är inrikestrafik och utförs i huvudsak av svenskregistrerade lastbilar. Enligt de senaste uppgifterna (från 2016) står de utländska lastbilarnas cabotagetransporter[5] för drygt 393 000 transporter per år eller 1,35 procent av det totala antalet inrikes lastbilstransporter i Sverige. Den fraktade godsmängden vid cabotagetransporter uppgick år 2016 till drygt 6,9 miljoner ton, vilket motsvarar 1,6 procent av den fraktade godsmängden i inrikestrafik på väg. Sannolikt är detta en underskattning då lastbilar som är registrerade utanför EU inte finns med i statistiken, och inte heller olagliga transporter med utländska lastbilar. Enligt viss forskning finns det också indikationer





Till vänster visas var i Sverige produktion av gods sker. Till höger visas var i landet konsumtion av gods sker. Cirklarna beskriver mängden gods som konsumeras i ton.
Källa: Trafikanalys 2016

på att omfattningen av transporter utförda av utländska lastbilar kan vara större än vad som framgår av den officiella statistiken.

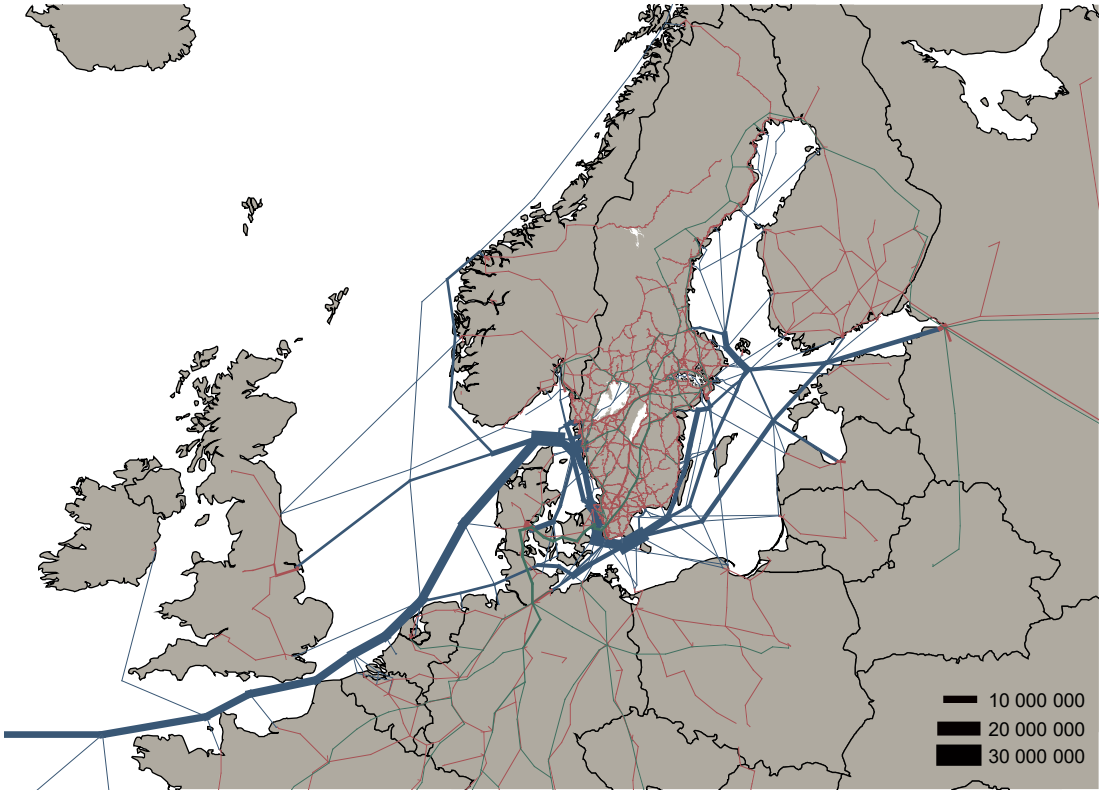
Utländska lastbilar dominerar den gränsöverskridande lastbilstrafiken. De utländska lastbilarna stod 2016 för drygt 82 procent av vägtransporterad utrikes godsmängd. Det motsvarar drygt 14 miljoner ton gods från utlandet till Sverige och nästan 13 miljoner ton gods från Sverige till utlandet.

Järnvägstransporterna är till stor del interregionala eller internationella och få har start- och slutpunkt inom samma län. Vagnslasttrafiken[7] dominerar transportarbetet med järnväg. Inom sjöfarten har många av Sveriges hamnar specialiserat sig på ett fåtal varugrupper, varför olika varugrupper transporteras till olika hamnar. Inrikes sjötrafik sker mellan ett fåtal geografiska områden. Störst andel inrikes sjötrafik (12 procent) sker mellan de två områdena Haparanda/Skellefteå och södra Ostkusten. Trafiken på Vänern och Mälaren är av begränsad omfattning.

De internationella godstransporterna med flyg har ökat över tid, framför allt mellan Asien och Europa. Däremot har inrikes godstransporter med flyg minskat något.

Viktiga noder för omlastning
Sveriges hamnar fungerar som internationella, nationella eller regionala logistiknoder och används av flera trafikslag för omlastning och mellanlagring.[8] I Sverige finns det över hundra hamnar, både allmänna och industrihamnar av varierande storlek, som hanterar gods och som fungerar som kombiterminaler för omlastning mellan sjöfart och väg och järnväg. EU har pekat ut kärnhamnar i TEN-T som anses vara strategiskt viktiga och särskilt prioriterade och som knyter an till det europeiska stomnätverkets nio korridorer. Fem av dessa kärnhamnar ligger i Sverige och tillhör Skandinavien–Medelhavskorridoren: hamnarna i Luleå,

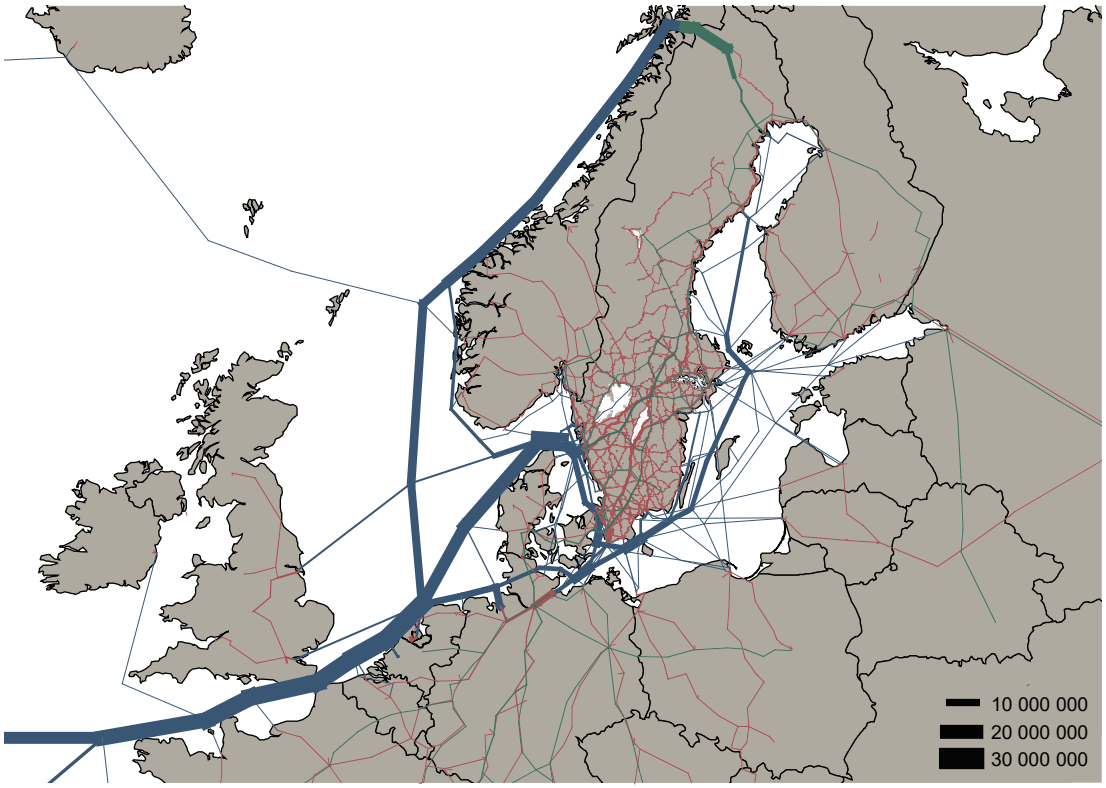
Godstransporter till Sverige



Importflöden i ton per år med sjöfart, på järnväg och på väg – sjöfart (blå), på järnväg (grön) och på väg (röd).

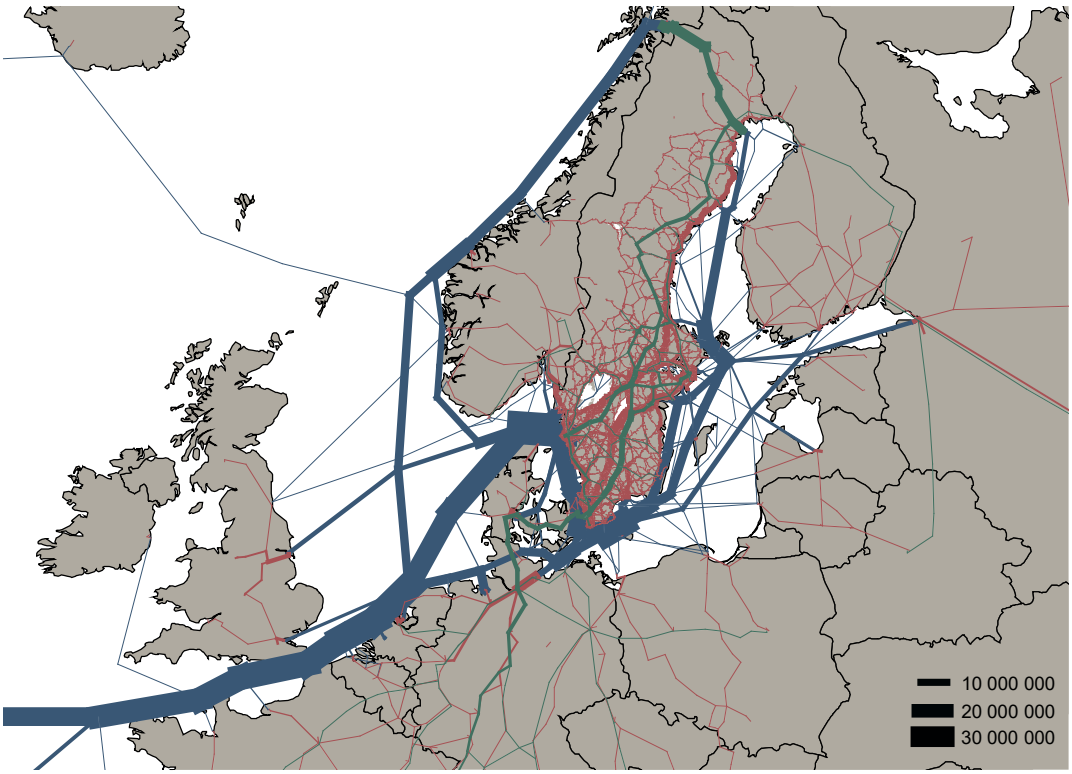
Källa: Trafikanalys 2016

Godstransporter från Sverige



Exportflöden i ton per år med sjöfart, på järnväg och på väg.

Källa: Trafikanalys 2016



Totala flöden i ton per år med sjöfart (blå), på järnväg (grön) och på väg (röd).
Källa: Trafikanalys 2016

Stockholm, Göteborg, Malmö och Trelleborg. Dessa hanterar tillsammans drygt 60 procent av godset i containrar och på trailers till och från Sverige. Dessa hamnar kan söka medfinansiering för infrastrukturinvesteringar från Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE)[9]. Därutöver ingår 21 svenska hamnar i det övergripande TEN-T nätverket. Göteborgs hamn innehar, som enda hamn i Norden, säkerhetsklassificeringen CSI (Container Security Initiative). Det innebär att hamnen är godkänd för export direkt till USA och att tullkontroller kan ske innan fartyg lämnar Göteborgs hamn. Även hanteringen vid anlöp i USA är smidigare för fartyg som kommer från en säkerhetsklassificerad hamn.

I Sverige finns elva rangerbangårdar, varav sju är särskilt betydelsefulla. Rangerbangårdar används för att kunna samla ihop mindre järnvägstransporter till en större sammanhängande transport. Antalet rangerbangårdar har minskat över tid, delvis som en följd av att antalet produktionsanläggningar med behov av industrispår har minskat, men även som ett resultat av att matartransporter i större utsträckning sker till kombiterminaler som inte behöver vara beroende av en rangerbangård.

Det finns drygt 30 kombiterminaler för omlastning mellan väg- och järnvägstransporter, som hanterar både trailers, containers och växelflak[10]. De flesta kombiterminaler är lokaliserade i södra Sverige. Över tid har såväl kombiterminaler som lastbilsterminaler blivit färre och större. Små terminaler läggs ner eller specialiseras mot en viss typ av gods.

Härutöver finns hamnar utan järnvägsanslutningar, en stor mängd renodlade lastbilsterminaler och ett mindre antal flygfraktterminaler. Det finns också godsterminaler med olika funktioner som tillhör olika terminalnät samt har olika ägare, offentliga eller privata. Samtidigt som det finns många terminaler i södra Sverige, är antalet terminaler i norra delarna av landet lägre.

Arlanda flygplats hanterar ungefär 89 000 ton gods per år (2017), vilket motsvarar drygt hälften av flyggodset i Sverige. Även Malmö Sturup flygplats, som hanterade drygt 24 000 ton gods 2017 och Göteborg Landvetter flygplats, som hanterade nästan 15 900 ton gods 2017 hanterar ansenliga mängder flyggods. Flygplatserna i Örebro och Jönköping hanterar också en relativt omfattande mängd flyggods. År 2017 hanterade Örebro flygplats drygt 8350 ton gods och Jönköpings flygplats 3 370 ton gods.

Trafikslagen kompletterar varandra
Transportsystemet består av olika trafikslag och transportsätt som samverkar och kompletterar varandra. Stora tunga långväga transporter med sjöfart och järnväg kompletteras med snabba flygtransporter och flexibel distribution med lastbil. Timmer som ska hämtas på olika platser behöver en tung lastbil den första sträckan, men kan sedan ofta lastas om till järnväg eller sjöfart. Gods som ankommer en svensk hamn från utlandet kan transporteras vidare in i landet, till en viss del med järnväg eller inlandssjöfart, och slutligen distribueras till mottagaren med lastbil. I innerstäderna kan ett elfordon eller en fraktcykel ibland vara det lämpligaste transportsättet för den sista sträckan till kunden.

Möjligheterna att flytta transporter som i dag går med ett trafikslag till ett annat är, i alla fall i närtid, begränsade. Det beror bland annat på trafikslagens naturliga monopolområden och på kapacitetsbegränsningar i infrastrukturen. De senaste åren har fördelningen av godstransportarbetet i Sverige varit tämligen stabil. Omkring 8 procent eller 28 miljoner ton av det gods som transporteras inrikes med lastbil transporteras längre än 300 kilometer, ett avstånd som ofta framhålls som gräns för då andra trafikslag kan konkurrera med lastbilstransporter för att åstadkomma en överflyttning till järnväg eller sjöfart. Det innebär ändå inte att överflyttning alltid är möjlig. Det långväga godset transporteras till stor del mellan de tre storstadslänen och överflyttning till järnväg längs dessa stråk begränsas i dag bland annat av de högt utnyttjade stambanorna.

Långsiktigt krävs investeringar i järnvägsinfrastruktur för att öka kapaciteten samt underhåll som möjliggör att befintlig kapacitet kan nyttjas. Det kan även finnas potential för överflyttning av kortare transporter, till exempel sten och grus och annat byggmaterial, till pråmar och liknande fartyg. Urbana godstransporter kan troligtvis organiseras annorlunda så att samordningen ökar och omlastning till exempelvis elfordon och fraktcyklar möjliggörs.

Urbana godstransporter
Godstransporter är viktiga för människors möjligheter att bo, leva och arbeta, och för företag och andra organisationers möjligheter att bedriva sina verksamheter. Framför allt i städer påverkar dock de urbana godstransporterna miljö och hälsa genom exempelvis buller och utsläpp till luft.

Foto: DHL AB

I innerstäderna kan ett elfordon eller en fraktcykel ibland vara det lämpligaste transportsättet för den sista sträckan till kunden. DHL Express har börjat använda fraktcyklar i både Stockholm och Malmö.

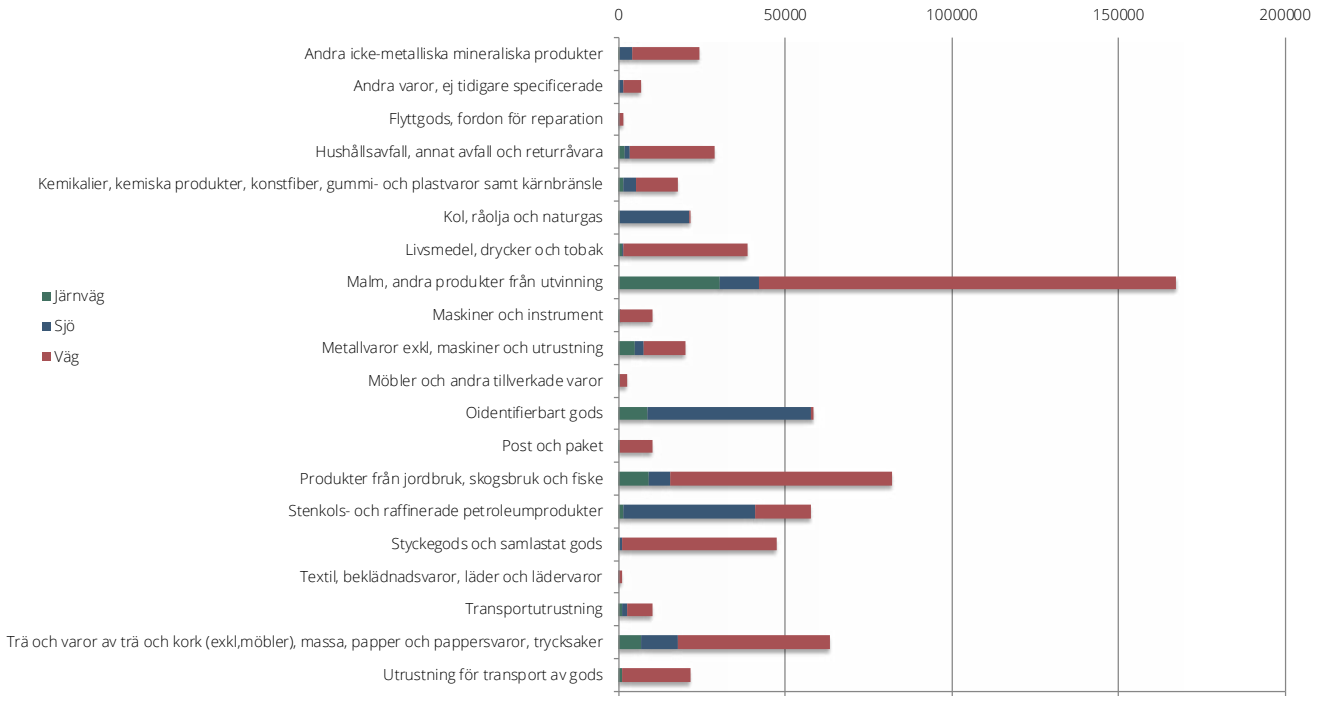
En stor del av landets godstransporter sker i städerna och det är också där den största ökningen av godstransporter sker. Sammanlagt 43 procent av det inrikes transporterade godset med lastbil sker inom samma kommun och 71 procent inom samma län. Av det gods som lastades inom ett storstadsområde under 2016 lossades merparten inom samma område. I täta stadsmiljöer där begränsade utrymmen ska tillgodose många funktioner behövs smarta lösningar för att godstransporterna ska ha god framkomlighet. I dag bedöms fyllnadsgraden för urbana godstransporter vara låg.[11] Det finns dock lösningar som främjar att transporter används effektivare, exempelvis genom samordning av varutransporter eller samlastning av olika typer av gods. Många lösningar behöver både nytänkande och förändring av våra städers organisatoriska strukturer.

Vad är det som transporteras?

Transportbehov och transportlösningar varierar mellan olika branscher. Följaktligen transporteras olika varugrupper i olika stråk och i stor utsträckning med olika kombinationer av trafikslag. Malm och andra produkter som utvinns, till exempel sten och grus, är den största varugrupp som transporteras med järnväg och inrikes lastbilstrafik. Svenskregistrerade lastbilar i utrikes trafik transporterar i stor utsträckning trä och trävaror[12] till andra länder och så kallat samlastat gods till Sverige. Utlandsregistrerade lastbilar transporterar också trä och trävaror från Sverige, men till Sverige transporterar de huvudsakligen jordbruks- och skogsbruksprodukter[13]. På fartyg lastas den största andelen av godset i containrar med blandad last. Den näst vanligast förekommande varugruppen inom sjöfarten är stenkols- och raffinerade petroleumprodukter. Luftfart används främst för att transportera högvärdigt gods och gods som behöver komma fram snabbt. På vissa flyglinjer kan den frakt som tas med på passagerarplan stå för en betydande del av flygbolagens intäkter.

Varugrupper och transportbehov varierar också mellan olika delar av landet. Inom sjöfarten är de omfattande transporterna av råolja, petrokemiska varor samt stål- och metallvaror i södra Östersjön, längs ostkusten eller längs den norska kusten utmärkande. När det gäller järnväg dominerar malm- och ståltransporter på Malmbanan och stambanan i övre

Olika varugruppers godstransporter



Transporterad godsmängd per varugrupp med sjöfart, järnväg och lastbil i inrikes- och utrikestrafik, inklusive utländska lastbilar, mätt i ton 2016. Procenten avser varugruppens andel av totalt fraktad godsmängd i 1 000-tals ton.

Källa: Trafikanalys 2016

Norrland, medan vägtransporter är mest omfattande på europavägarna i södra Sverige. En betydande andel av godstransporterna på väg utgörs av transporter av exempelvis förädlade trävaror och produkter från utvinning till och från olika bygg- och anläggningsprojekt runt om i landet.

Fordon och fartyg

Antalet tunga lastbilar som är registrerade i Sverige ligger sedan 2007 relativt konstant kring 80 000 fordon, men lastbilsflottan har över tid fått en allt större lastkapacitet. En ny bärighetsklass, bärighetsklass 4[14], har införts från och med den 1 april 2018, som möjliggör transporter med tyngre fordon och fordonskombinationer än tidigare. Samtidigt ökar antalet svenskregistrerade lätta lastbilar[15] kontinuerligt och var vid årsskiftet 2017/2018 drygt 555 000 fordon.

Järnvägsfordonens sammanlagda lastkapacitet har minskat något sedan 1990, trots att de godsvagnar som används är större än tidigare. I dag finns det i Sverige drygt 500 dragfordon och, enligt en uppskattning från Trafikanalys, ungefär 14 000 vagnar för godstransporter på järnväg. Inom EU körs längre tåg än i Sverige, men inte tåg som är tyngre än 22,5 STAX[16]. För att skapa goda förutsättningar för gränsöverskridande järnvägstransporter kan det därför vara en fördel att möjliggöra främst för längre tåg. Malmbanan tillåter i dag tåg upp till 30 STAX.

Den svenskregistrerade handelsflottan, mätt i antal fartyg, var vid utgången av 2016 den minsta sedan 1970. Handelsfartygen, med en bruttodräktighet[17] om minst 100, bestod då av 310 fartyg fördelade på 31 tankfartyg, 6 bulkfartyg, 81 torrlastfartyg och 192 passagerarfartyg (varav 40 färjor). Regeringen har arbetat för att vända utvecklingen mot färre svenskregistrerade fartyg, bland annat genom att införa ett svenskt tonnagebeskattningssystem. Under 2017 kunde en brytning av trenden skönjas och flera fartyg är på väg in i det svenska registret.

Sveriges flotta av fraktflyg är tämligen liten och stora delar av flygfrakten sker med passagerarplan. Den internationella flottan med fraktflygplan som kan frakta gods till eller från Sverige är dock relativt stor och består av knappt 1 800 flygplan, varav ungefär 30 procent har en lastkapacitet på över 80 ton.

Reglering och ansvarsfördelning

Transportsystemet är uppbyggt i flera nivåer, som alla behöver fungera och utvecklas tillsammans. Godstransporterna på lokal nivå hänger samman med det regionala godstransportsystemet, som ingår i nationella och internationella transportkorridorer. Därtill finns hamnar, flygplatser, kombiterminaler och andra terminaler liksom vägar och järnvägar som ägs och drivs av kommuner, privata aktörer eller samfälligheter. Villkoren för, och kraven på, olika delar av godstransportsystemet ser olika ut och påverkas av såväl internationella, nationella samt lokala regler och villkor, som privata eller offentliga ägares styrning eller transportköpares och konsumenters önskemål.

Staten reglerar genom riksdag, regering och statliga myndigheter godstransporterna och tillhandahåller en stor del av den infrastruktur som godstransporterna använder. Staten förhandlar också internationella regelverk inom EU och FN. De regionalt utvecklingsansvariga aktörerna[18] ansvarar för att upprätta länsplaner för regional transportinfrastruktur till ledning för fördelningen av medel för investeringar och förbättringsåtgärder. Länsplanerna ska upprättas med hänsyn till de samlade transportbehoven inom ett län och omfatta de tolv kommande åren. Kommunerna genomför olika insatser som rör bland annat näringslivsutveckling, översiktsplanering, detaljplanering, bygglov, trafikplanering, trafikföreskrifter och tillhandahåller den kommunala infrastrukturen.[19]

Transportörerna svarar för att leverera godset såsom avtalats med kunden, och för att detta sker i överensstämmelse med gällande regler och lagar. Transportörerna har också ett intresse av att utveckla transporteffektiva upplägg och transportköparna av att köpa transporter med transporteffektiva upplägg. Fastighetsägarna svarar för att anpassa och underhålla sina fastigheter så att de fungerar för de verksamheter som bedrivs. Transportköparna svarar för de kundkrav som riktas mot anlitade transportföretag, exempelvis i fråga om transportens klimat- och miljöpåverkan och schysta villkor för förarna och för att de lagar och regelverk som gäller för beställare följs.

Skatter och avgifter för godstransporter

Godstrafiken bedöms betala cirka 11 miljarder kronor per år i statliga transportrelaterade skatter och avgifter. Skatte- och avgiftsuttaget ser olika ut för olika trafikslag, vilket både har att göra med syftet med de olika skatterna och avgifterna och principerna för finansiering av infrastruktur och myndigheter.

Lastbilstrafiken betalar framför allt skatter på drivmedel, fordonsskatt och vägavgifter. Drivmedelsbeskattningen genom energi- och koldioxidskatter utgör den största andelen.

Skatter, avgifter och bidrag	Mkr
Tung lastbil	
Fordonsskatt	1 974
Eurovinjett	850
Försäkringsskatt	1 062
Registeravgift	11
Avgift för tillstånd och tillsyn	128
Transportbidrag	-330
Energi- och koldioxidskatt	5 326
Summa:	**9 350**
Godstransporter på järnväg	
Banavgifter	535
Avgifter till Transportstyrelsen	36
Transportbidrag	-40
Summa:	**530**
Godstransporter med sjöfart	
Farleds- och lotsavgift	1 240
Avgifter till Transportstyrelsen	40
Transportbidrag	-17
Summa:	**1 260**
Totalt:	**11 140**

Källa: Trafikanalys 2017

Energiskatten har traditionellt varit att anse som en fiskal skatt, men har över tid fått en allt mer resursstyrande funktion. Koldioxidskatten är avsedd att ha en styrande effekt då den syftar till att minska utsläppen av fossil koldioxid.

Godstågstrafiken betalar främst banavgifter till Trafikverket. Banavgifterna ska täcka de kostnader som är en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs. Trafikverket har en plan för att höja banavgifterna till år 2025 för att uppnå bättre kostnadstäckning och därmed tillgodose kraven i järnvägslagen (2004:519). Sjöfarten betalar farledsavgifter och lotsavgifter till Sjöfartsverket och hamnavgifter till hamnarna. Sjöfartsverket har från den 1 januari 2018 infört ett nytt avgiftssystem som bland annat syftar till en högre och mer omfattande miljöprofil på farledsavgifterna, samt att avgiftssystemet i ett längre perspektiv bidrar till att myndigheten får en ekonomi i balans. Luftfarten betalar undervägsavgifter och terminalavgifter för att finansiera kostnader för flygtrafikledning och avgifter till flygplatserna för start och landning, samt för den service som flygbolagen nyttjar på flygplatserna.

Godstransporter är en förutsättning för ett konkurrenskraftigt näringsliv och för den export som står för nästan hälften av Sveriges bruttonationalprodukt. Samtidigt genererar transporter kostnader för samhället, exempelvis i form av växthusgasutsläpp, buller och annan miljöpåverkan. En förutsättning för att transportförsörjningen ska vara samhällsekonomiskt effektiv är att transporterna bär sina samhällsekonomiska kostnader och att dessa kostnader därigenom beaktas av transportköparna vid valet av transportsätt. Om transporterna bär mer än sina egna kostnader riskerar det att dämpa den ekonomiska utvecklingen. Om transporterna däremot bär mindre än sina egna kostnader kan det leda till högre konsumtion av transporter än vad som är samhällsekonomiskt effektivt. I vilken utsträckning transporterna bär sina egna kostnader påverkar trafikslagens relativa marknadsandelar.

Lotsen Martin Hultén klättrar ombord på ett fartyg för att bistå med sin expertkunskap kring navigation och säkerhet i farleden. Lotsning ökar miljö- och sjösäkerheten och bidrar till att upprätthålla tillgängligheten på svenskt inre vatten. Runt 33 000 lotsningar genomförs varje år av Sjöfartsverkets lotsar.

Foto: Sjöfartsverket

Framtidens godstransporter – utmaningar och möjligheter

Världen står inför stora globala utmaningar i kampen mot klimatförändringarna och omställningen till en mer hållbar ekonomi. Samtidigt sker stora förändringar i transportsektorn i form av exempelvis digitalisering, automatisering, elektrifiering och utveckling av nya bränslen och material. Genom att möta och omhänderta dessa utmaningar och möjligheter kan transportbranschen och transportpolitiken stärka godstransporternas och det svenska näringslivets förutsättningar.

Förändrad efterfrågan på godstransporter

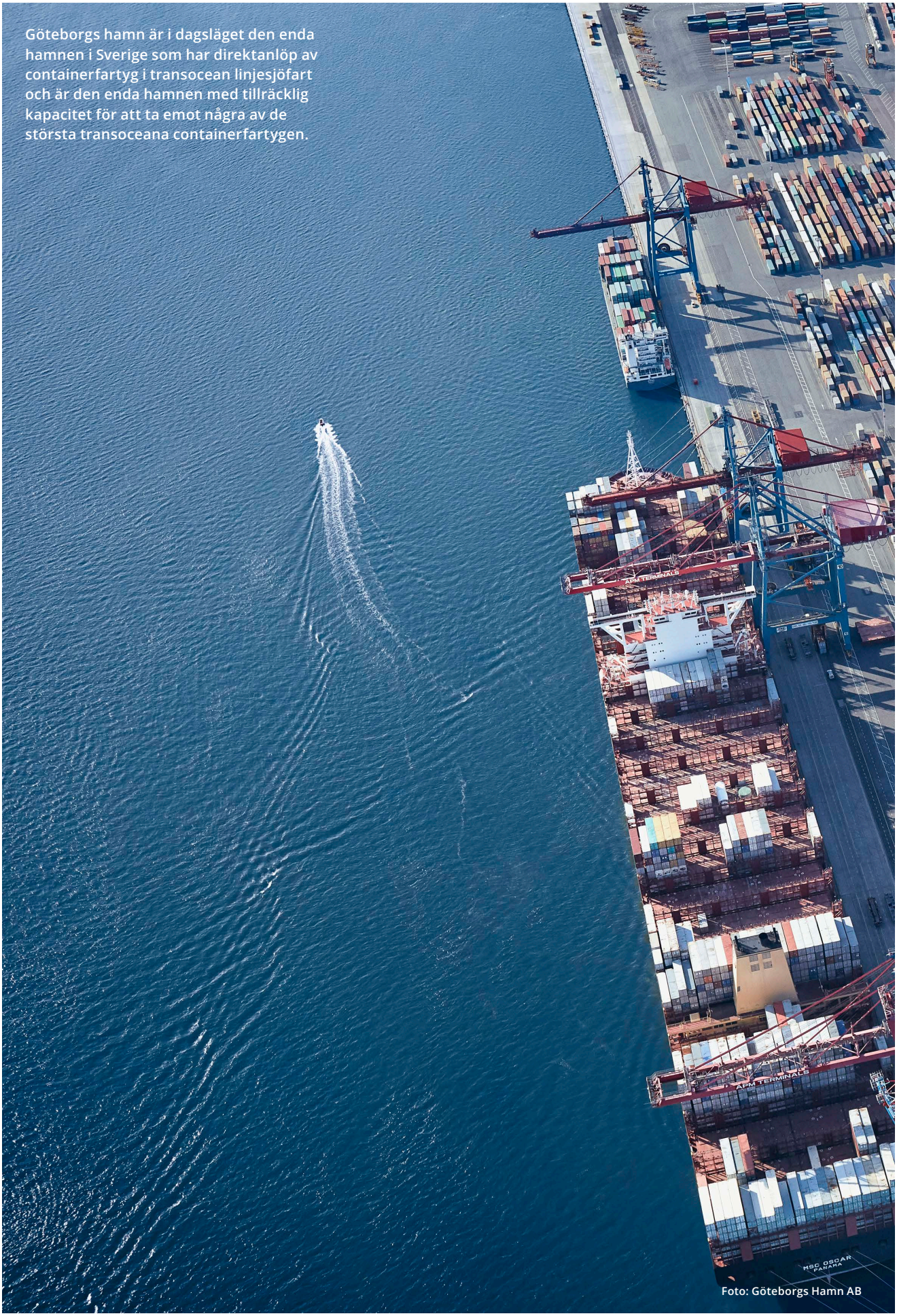
Godstransportarbetet väntas öka framöver, men hur mycket är förknippat med en viss osäkerhet. Enligt Trafikverkets senaste prognoser väntas godstransporterna öka med nästan två procent per år fram till år 2040. Med hänsyn tagen till åtgärderna i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen 2018–2029 är sjöfart det trafikslag som bedöms öka mest, med 2,3 procent per år, följt av godstransporter på väg som bedöms öka med 1,8 procent och godstransporter på järnväg som förutses öka med 1,6 procent per år.

Generellt väntas transporterna öka mest utmed de redan i dag viktigaste transportstråken. Förutom på Malmbanan visar prognosen relativt små ökningar på järnväg. Vägtrafiken beräknas öka mest på Europavägarna mellan storstadsområdena samt längs Norrlandskusten. Prognosen indikerar också att sjötransporterna genom Kielkanalen kan komma att öka mer än sjötransporter genom Skagerrak till Göteborg. Även sjötransporter mellan ostkusthamnarna till Ryssland och Baltikum väntas öka.

Sverige väntas, som ett av få västländer, få en ökad befolkning. Det leder till ökad efterfrågan av godstransporter. Sverige är redan ett mycket urbaniserat land, men befolkningstillväxten väntas ytterligare spä på urbaniseringen, då befolkningstillväxten koncentreras till de tre storstadsområdena. Koncentrationen av godstransporter till triangeln mellan dessa tre områden, väntas förstärkas ytterligare av detta.

I alla städer råder konkurrens om mark och gatuutrymme. Städerna har vuxit geografiskt och köpcentrum har ofta etablerats utanför stadskärnorna dit det kan vara enklare, men ibland också längre, att transportera varor. Samtidigt bidrar de externa etableringarna till en utspridning av bebyggelse med längre och fler persontransporter som följd. Parallellt med denna utveckling sker en förtätning av städers centrala delar, vilket kan innebära en utmaning för de som ska leverera varor. De externa effekterna från transporter, som till exempel buller och utsläpp, är stora i stadsmiljöer eftersom många människor påverkas. En utmaning är att hantera de målkonflikter som uppkommer när städerna växer och med det behovet av godstransporter i tätbebyggda områden.

Ännu är det relativt små volymer gods som transporteras på järnväg mellan Asien och Europa, men det görs satsningar både i Kina, Ryssland och på de stora logistikknutpunkterna i Europa, såsom Rotterdam och Hamburg. Planer finns på att knyta regioner och länder närmare varandra, såväl i nationella planer, som inom det transeuropeiska transportnätverket TEN-T, och över längre avstånd österut mot Barentsregionen och mot Kina, exempelvis inom ramen för det kinesiska Belt and Road-initiativet. Flera nya järnvägskorridorer som kortar transporttiderna avsevärt mellan Europa och Kina är under utbyggnad och inom sjöfarten kan arktiska farvatten som transportväg mellan Europa och Fjärran östern vara ett kommande led i denna utveckling. Internationella samarbeten och andra länders



Göteborgs hamn är i dagsläget den enda hamnen i Sverige som har direktanlöp av containerfartyg i transocean linjesjöfart och är den enda hamnen med tillräcklig kapacitet för att ta emot några av de största transoceana containerfartygen.

Foto: Göteborgs Hamn AB

infrastruktursatsningar kan leda till förändringar i transportmönster, både när det gäller flödenas storlek och vilka vägar och trafikslag godset tar till och från Sverige. I framtiden kan det innebära att godstransporter till och från Sverige kommer att ta andra vägar, särskilt i och med färdigställandet av den fasta förbindelsen över Fehmarn Bält omkring 2028.[20] Öppnandet av förbindelsen innebär ökad transportkapacitet för nord-sydliga transporter. Samtidigt kommer fler transporter från Sverige via Danmark och Tyskland att innebära att kapaciteten mellan Sverige och Danmark ansträngs ytterligare. Öresundsförbindelsen förväntas nå fullt kapacitetsutnyttjande för järnväg omkring 2030. Ökningen av godsflöden från öster gör att gods i framtiden i större utsträckning kan komma att skeppas ut via hamnar längs Ostkusten.

Godstransporterna har samtidigt ökat med en förhållandevis jämn takt sedan början av 1980-talet och Trafikverkets prognos är ur det perspektivet relativt hög.[21] Utvecklingen av transportefterfrågan kan också utvecklas på andra sätt än prognosen indikerar. Över tid har sambandet mellan tillväxt i ekonomin och godstransportarbetet avtagit såväl i Sverige som i många av världens industrialiserade länder. En bidragande förklaring kan vara att svenska företag har positionerat sig i de mer värdeskapande delarna av värdekedjan, som kännetecknas av högt tjänsteinnehåll. Tjänsteexporten har under 2000-talet vuxit snabbare än varuexporten. I dag består värdet av den svenska exporten till cirka 70 procent av varor och resten av tjänster. En mer cirkulär ekonomi, som bygger på att återanvända, laga och dela, kan förändra framtida transportefterfrågan, liksom teknikutveckling.

Förändrade handelsmönster

Godstransporterna förändras till följd av nya handelsmönster. Både inom EU och mellan Asien och Europa pågår insatser för att öka handelsutbytet, vilket väntas förstärka trenden i prognoserna om ökad handel i en mer öst-västlig riktning. Samtidigt ifrågasätts ibland frihandel och fri rörlighet, och protektionismen ökar. Höjda tullavgifter på särskilda varor kan komma att minska handelsutbytet med de länder som omfattas.

E-handelns utveckling har varit närmast explosionsartad, med en

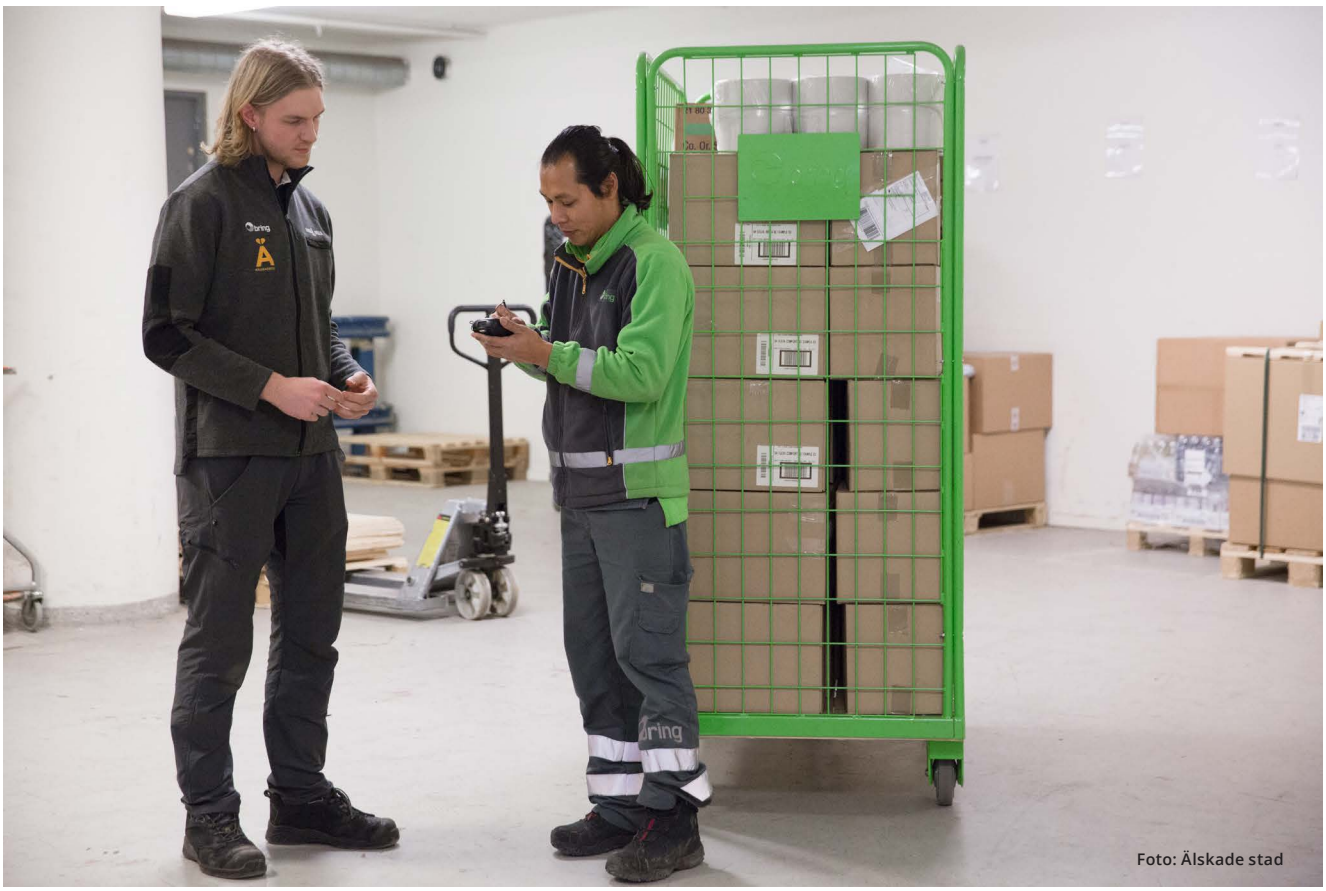


Foto: Älskade stad

Samordning av godstransporter kommer att behöva ske i större skala, vilket kräver nya samarbeten och innovativa lösningar. I projektet Älskade stad samarbetar Stockholms kommun, Bring Logistik AB, Ragn-Sells AB och Vasakronan AB för att samordna varuleveranser och transporter av returemballage för återvinning.

nära nog fyrdubblad omsättning på tio år. I dag står e-handeln för nästan nio procent av detaljhandelns omsättning och e-handelns omsättning bedöms fortsätta öka.[22] Den ökande e-handeln har även inneburit att fler mindre försändelser anländer med flyg till Sverige.[23]

E-handeln påverkar såväl godssom persontransporter och har potential att leda till färre transporter, samtidigt som nya transporter genereras. Å ena sidan kan fler individuellt anpassade lösningar leda till större spridning av leveranser över dygnet, vilket kan leda till mindre transportvolymer i högtrafik och ett mer flexibelt system. Å andra sidan kan det innebära fler transporter eftersom det blir svårare att samlasta när alla individuella behov ska tillgodoses. E-handeln är i sig transportintensiv, den är global till sin natur och har dessutom betydande returflöden.

Samtidigt går utvecklingen mot en mer cirkulär ekonomi där varor eller tjänster samutnyttjas sekventiellt eller samtidigt, vilket påverkar godstransporterna på flera sätt. Ökad återanvändning och återvinning leder till ökade flöden av produkter som ska återvinnas och minskade flöden av nyproducerade varor. Ökat samutnyttjande kan minska efterfrågan på godstransporter. I dag finns det tjänster som kan användas för att samtransportera gods över hela världen, inklusive inom, till eller från Sverige. Andra tjänster riktar in sig på samleveranser mellan vänner, grannar och lokala företag i närområdet som syftar till att bland annat göra det lättare att bo på landsbygden. Även etablerade logistikföretag har utvecklat sådana tjänster för samtransporter sista biten till leveransadressen. För logistikföretagen innebär utvecklingen av sådana tjänster ökad konkurrens, men samtidigt en möjlighet att sänka sina kostnader och samtidigt öka flexibiliteteten.

Även additiv tillverkning, som 3D-skrivare, är exempel på teknikutveckling som kan påverka efterfrågan på godstransporter.[24]

Förändrade krav på transportinfrastrukturen

Under 2016 var Sverige rangordnat som nummer tre enligt det internationella logistikindexet Logistic Performance Index (LPI), som beskriver hur det svenska transportsystemet står sig i konkurrens med andra länders transportsystem. I konkurrenskraftsindexet The Global Competitiveness Index (GCI) bedöms Sverige sammantaget vara på en sjunde plats av 137 länder 2017. Infrastrukturens kvalitet i Sverige rangordnades i detta index på plats 19 av 137 länder. Det innebär att svensk infrastruktur och dess betydelse för näringslivets konkurrenskraft är relativt god, men också att det finns utrymme för förbättringar. Regeringen bedömer att en ambitionshöjning är nödvändig i strävan att nå ett långsiktigt hållbart transportsystem. Därför har regeringen avsatt över 100 miljarder kronor mer för den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 jämfört med föregående planperiod.

De satsningar som nu görs på transportinfrastrukturen måste bidra till att anpassa den till de nya krav som utvecklingen ställer. Utvecklingen inom alla trafikslag är att gods transporteras med längre, tyngre och större fordon eller fartyg som anlöper färre, och allt större, hamnar eller terminaler. Det ställer krav på att infrastrukturen anpassas. För att uppnå en god livsmiljö kan buller och vibrationer från längre och tyngre fordon vara en utmaning att hantera i närhet till bebyggelse och i städerna. Det innebär också att godstransporterna konsolideras och koncentreras till flöden i ett fåtal växande godskorridorer. Denna koncentration innebär i sin tur att sårbarheten ökar. Samtidigt är frågor som rör säkerhet, krisberedskap och det civila försvaret av allt större betydelse och kraven på robust infrastruktur med högre grad av redundans ökar. I arbetet med totalförsvarsplaneringen har Försvarsmakten och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB, pekat ut transporter som ett av sju prioriterade områden.

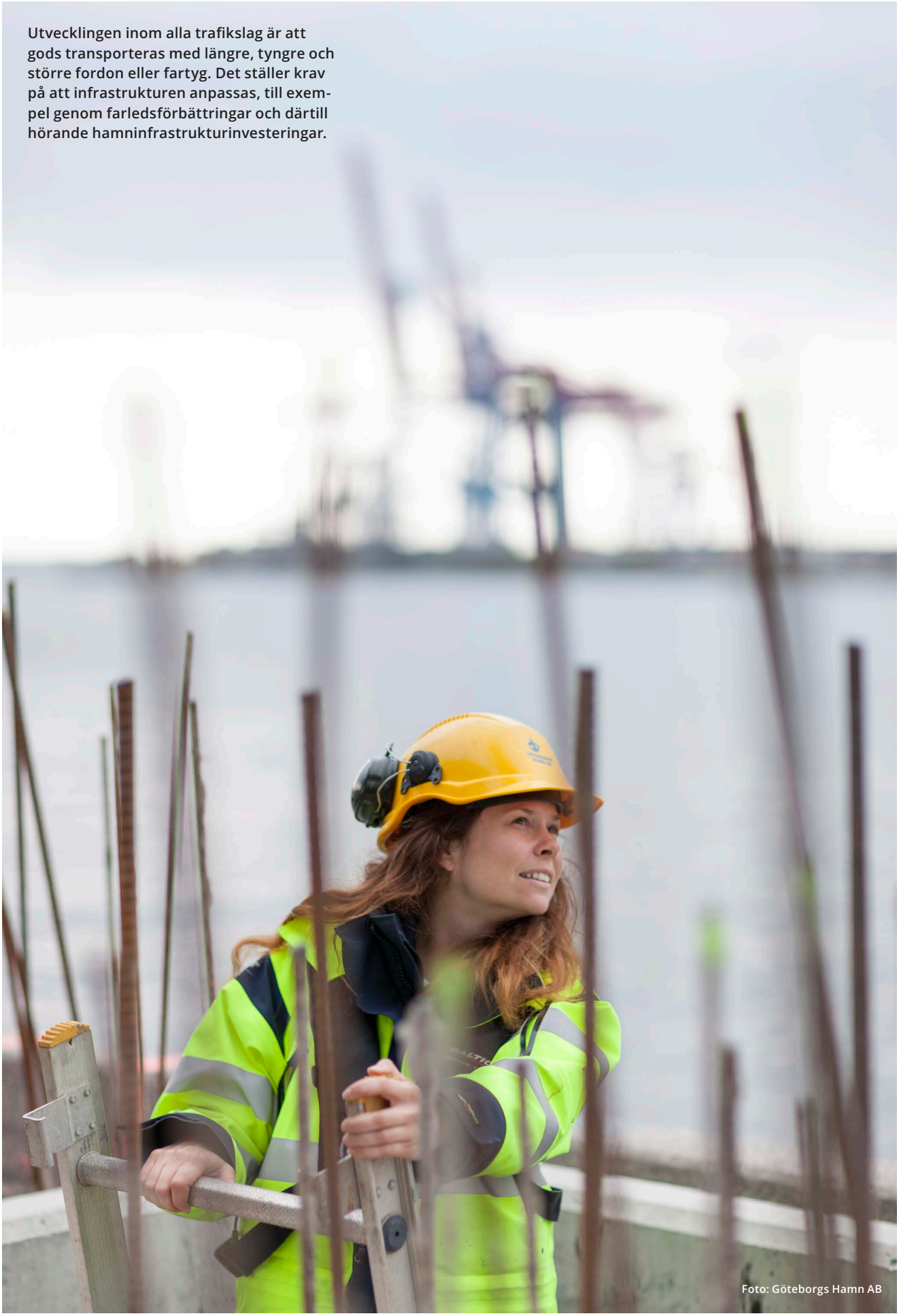
Samtidigt sker en utveckling där varor i allt högre utsträckning distribueras till slutkund, framför allt i tätorter. Där ökar användningen av lätta lastbilar och distributionsfordon, och även cyklar, för leverans till dörren. Den ökade konkurrensen och utvecklingen mot mindre orderstorlekar och tätare leveranser ställer krav på ökad tillgänglighet och ett flexibelt transportsystem.

Även användningen av ny teknik som uppkopplade, samverkande och självkörande fordon, fartyg

Land	LPI Rankning	LPI Poäng
Tyskland	1	4.23
Luxemburg	2	4.22
Sverige	3	4.20
Nederländerna	4	4.19
Singapore	5	4.14
Belgien	6	4.11
Österrike	7	4.10
Storbritannien	8	4.07
Hong Kong (Kina)	9	4.07
USA	10	3.99

De tio högst rankade länderna i Logistics Performance Index. Sverige rankas som 3:e bästa land när det gäller logistik. Sverige rankas som bäst i världen när det gäller spårning av varor som transporteras.

Källa: World Bank Group 2016



Utvecklingen inom alla trafikslag är att gods transporteras med längre, tyngre och större fordon eller fartyg. Det ställer krav på att infrastrukturen anpassas, till exempel genom farledsförbättringar och därtill hörande hamninfrastrukturinvesteringar.

Foto: Göteborgs Hamn AB

och system, liksom en utbyggnad av elvägar, kommer att medföra att kraven på transportinfrastrukturen förändras.

Klimatutmaningen

De globala klimatförändringarna, och arbetet för att minska dessa, påverkar förutsättningarna för godstransporter. Transporter är en av de största källorna till utsläpp av växthusgaser och inrikes transporter svarar för en tredjedel av Sveriges totala utsläpp, varav den största delen kommer från personbilar och tunga fordon på väg. Enligt Trafikverkets prognoser är vägtransporter det trafikslag som väntas öka mest i absoluta tal fram till 2040, vilket innebär en utmaning i förhållande till Sveriges klimatmål.

År 2016 var utsläppen från inrikes transporter 16,9 miljoner ton koldioxidekvivalenter. Vägtransporter genererar nästan 94 procent av utsläppen från inrikes transporter. Av utsläppen från vägtrafiken beräknas 30 procent komma från godstransporter. Utsläppen från godstransporter med inrikes sjöfart, luftfart och järnväg är förhållandevis små. Utsläppen från inrikes luftfart, nästan 0,6 miljoner ton koldioxidekvivalenter år 2016, ingår i EU:s utsläppsrättshandelssystem, medan utsläpp från övriga inrikes transporter inte gör det.[25]

Transportsektorn är den sektor som i störst utsträckning är beroende av energi från fossila bränslen. Andelen förnybar energi i den svenska transportsektorn ökar dock snabbt och uppgick 2016 till 18,8 procent. Energianvändningen per tonkilometer har däremot inte minskat över tid, utan ligger på samma nivå som för tio år sedan. Tunga godstransporter på väg har länge haft en oförändrad energieffektivitet (kilowattimmar/tonkilometer), medan energieffektiviteten hos lätta lastbilar har förbättrats.[26]

Sammantaget är transportsystemet inte fullt ut långsiktigt hållbart i dag, många trender är positiva, men det finns delar där det inte går tillräckligt snabbt. Regeringen kan dock konstatera att mer måste göras för att de transportpolitiska målen ska kunna nås, där bl.a. miljökvalitetsmålen inkluderas genom hänsynsmålet. Regeringens politik inom transportområdet ska bidra till att det övergripande transportpolitiska målet och de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen nås. För att det övergripande transportpolitiska målet ska kunna nås måste funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet. Därmed ska transportsystemet bidra till en miljömässigt, ekonomiskt och socialt hållbar utveckling i alla delar av landet.

Arbetet för att nå klimatmålet för transporter kommer inte bara att förändra vilka drivmedel som används för godstransporter, utan sannolikt också förändra delar av godsflödena till och från, liksom genom och inom, Sverige. År 2016 utgjorde råolja 22 procent av den importerade godsmängden, mätt i ton. När fordonsflottan blir fossilfri kommer importen av råolja att minska och ersättas av olika förnybara drivmedel, som har andra ursprung och delvis genererar andra transportflöden.

Det finns i dag biodrivmedel som kan användas rent eller som inblandning i fossila drivmedel. För att användningen ska öka krävs att det finns en produktion av drivmedlet och att det kan produceras till en kostnad som motsvarar betalningsviljan. Marknadsförutsättningarna för biodrivmedel måste därför förändras för att skapa ökad produktion och användning. Övergången till fossilfria drivmedel måste också kombineras med effektivisering, elektrifiering och överflyttning av transporter från väg till järnväg och sjöfart. Satsningar på högre kapacitet, forskning och innovation för alla trafikslag bidrar till klimatsmarta och transporteffektiva lösningar som kan implementeras i transportsystemet och utgör en viktig del i arbetet med att nå klimatmålet för transporter.

Transportsystemet förändras med tekniken

På transportområdet sker en utveckling som innebär att transportsystemet digitaliseras, automatiseras och elektrifieras. Utvecklingen kan, med rätt förutsättningar och styrmedel, skapa lösningar som kan bidra till att klimatmålet nås och att konkurrenskraften för svenskt näringsliv stärks.

Transportsystemet digitaliseras

Ett uppkopplat intelligent transportsystem (ITS), där fordon, fartyg, gods och infrastruktur kommunicerar med varandra, skapar förutsättningar för energieffektivare transporter genom exempelvis ruttoptimering och sparsam framdrift. Inom vägtrafiken kan ett uppkopplat transportsystem skapa förutsättningar för kolonnkörning och inom sjöfarten kan uppkopplade fartyg och digitala system i hamnar öka möjligheterna till just-in-time-anlöp. Inom järnvägen kan digitalisering på sikt förbättra kapacitetstilldelningsprocesserna så att infrastrukturen används mer effektivt. Inom luftfarten kan drönare på sikt möjliggöra snabba och effektiva leveranser direkt till dörren. Ett uppkopplat transportsystem kan också leda till att trafiksäkerheten förbättras, exempelvis genom informationsöverföring mellan fordon eller fartyg om position, väderförhållanden eller om infrastrukturens status. Digitala sensorer i infrastruktur och fordon kan effektivisera underhåll genom

Foto: Scania AB

Den tekniska utvecklingen av automatiserade fordon, liksom affärsmodeller och tjänster där automatiserad körning ingår som en del, kommer att påverka transportområdet starkt. Scania AB är ett av flera företag i Sverige som har utvecklat system för automatiserade fordon.

att brister kan upptäckas och åtgärdas vid rätt tidpunkt.

Digitala lösningar möjliggör också en ökad spårbarhet av gods. Information om godset och transporten kan användas för att optimera volym, vikt, startpunkt och destination i förhållande till fordonens och fartygens karaktäristika och därigenom öka fyllnadsgraden i lastbärare, fordon och fartyg. Digitalisering skapar därigenom förutsättningar för utveckling av en mer cirkulär ekonomi och ett högre nyttjande av transportsystemet.

Transportsystemet automatiseras

Godstransporterna automatiseras successivt. Automatiserade tunga lastbilar som kör i kolonn med en aktiv förare endast i det första fordonet rullar redan på testbanor. I gruvorna kör självkörande automatiserade fordon och i städerna testas automatiserade sopbilar. I Sveriges grannländer testas och utvecklas automatiserade fartyg, och godstransporter med drönare finns i testverksamheter på olika håll i världen. Flygledning på distans är i drift i Sundsvall och Örnsköldsvik och flera utbyggnader planeras i Sverige, samtidigt som intresset är stort globalt. Liknande system för att effektivisera sjöfarten håller på att utvecklas. Inom järnvägen pågår forskning för att utveckla exempelvis intelligenta vagnar, automatisk koppling mellan vagnar och automatiserade tåg som på ett säkert sätt kan köra med korta avstånd mellan tågen och därmed öka kapaciteten på järnvägen.

Automatisering och fjärrstyrning kan effektivisera godstransporter på olika sätt. Planeringen av rutter blir mer exakt och leveranser kommer att kunna komma i exakt rätt tid. Trafikflöden blir jämnare, vilket gör att resursförbrukning, miljöbelastning och transportkostnader minskar, samtidigt som framkomligheten förbättras och trafiksäkerheten ökar. Omlastning kan effektiviseras, vilket minskar kostnaderna för intermodala transporter. Kapaciteten i transportsystemet ökar också eftersom automatiserade fordon kräver mindre säkerhetsmarginaler och därmed mindre yta eller spårkapacitet. Automatiserade fordon och fartyg kan således också vara ett sätt att effektivisera markanvändningen i städer, öka kapaciteten i järnvägssystemet och bidra till ökad intermodalitet.

Elektrifiering av transportsystemet
Utvecklingstakten inom elektrifiering är hög. Svenska myndigheter och näringslivet deltar i denna utveckling och Sverige ligger i framkant av den tekniska utvecklingen. Elvägar, som möjliggör energitillförsel under körning, har potential att på sikt minska såväl koldioxidutsläpp som andra luftutsläpp från tung trafik, samtidigt som transportkostnaden kan minska. Olika tekniker för elvägar har olika för- och nackdelar, bland annat avseende påverkan på natur- och kulturmiljöer och avseende vilka fordon som kan använda tekniken. Demonstrationsprojekt pågår längs väg E16 utanför Sandviken och vid Arlanda flygplats. Regeringen har i januari 2017 ingått ett innovationspartnerskap med Tyskland, där samarbete kring elvägar utgör ett fokusområde. Satsningen på elvägar bidrar också till att främja industrins utveckling.

Elhybridfordon används i allt större utsträckning inom godstrafiken. För tyngre fordon i urban trafik, som distributionslastbilar, kan ren eldrift med enbart batterier vara en bra lösning. En ökad användning av elektrifierade fordon reducerar utsläppen till luft från godstrafiken, och minskar samtidigt vägtrafikbullret. Tillsammans med den digitala utvecklingen kommer elektrifiering även att möjliggöra att med så kallade geostaket automatiskt styra vilken drivlina fordon använder på en viss plats.

Kostnaden för elfordon är relativt hög, vilket i nuläget begränsar efterfrågan. Det bedöms dock finnas tillräcklig potential i tekniken för att en större andel av godstrafiken ska nyttja eldrift, antingen direkt eller via hybridteknik, år 2030.

Utvecklingen av batteridrift för sjöfarten går snabbt framåt. Sjöfarten kan i dag i vissa fall använda batterier för drift av fartyg på kortare sträckor och vid manövrering i hamn. Fartyg kan även använda el och ladda batterier genom landanslutningar när fartyg ligger vid kaj. I dagsläget erbjuder femton svenska hamnar landansluten elektricitet för fartyg. Eftersom det krävs att den tekniska utrustningen på fartyget är kompatibel med hamnens laddinfrastruktur och sådan utrustning är dyr är det i dagsläget främst färjor som regelbundet besöker samma hamn som har erforderlig utrustning ombord och kan använda befintliga landanslutningar i hamnarna.

Järnvägen är i huvudsak elektrifierad. Hela den trafikerade dubbel- och flerspåriga banlängden är elektrifierad och i slutet av 2016 var 70 procent av all enkelspårig bana elektrifierad.

Kompetensförsörjning

I Sverige finns drygt 100 000 lediga jobb, men många arbetssökande saknar rätt kompetens och utbildning. Den framtida kompetensförsörjningen är en generell utmaning också inom godstransportområdet där det råder brist på arbetskraft inom flera yrkeskategorier. Antalet sökande till de transportrelaterade utbildningar som finns har i flera fall sjunkit. Dessutom bedöms behovet av personal öka ytterligare i samband med kommande pensionsavgångar. I den av regeringen fastställda nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 finns åtgärder som enligt Trafikverkets schablonberäkningar uppskattningsvis bedöms skapa cirka 235 000 direkta årsarbeten i byggskedet.

Antalet sökande till de svenska sjöbefälsutbildningarna har minskat påtagligt de senaste åren, även om demografiska orsaker räknas bort. Detta kommer att innebära utmaningar för sjöfartens kompetensförsörjning.

På vägtransportsidan fattas det enligt branschen 5 000–7 000 yrkesförare.

Utmaningarna är stora inom järnvägen, där det råder brist på personal inom flera viktiga yrkesgrupper som behövs såväl för planerade nyinvesteringar inom spårburen trafik, som för framtida drift av landets järnvägar och spårburna trafik. Yrkeskategorier där kompetensbristen bedöms bli särskilt stor är BEST-yrkena[27], särskilt inom delbranscherna spårentreprenörer och signaltekniker.

Övergången till automatiserade fordon och fartyg innebär också delvis ett kompetensskifte. Rollen som till exempel yrkesförare, sjöbefäl eller rangerare kommer sannolikt att utvecklas och förändras under de kommande decennierna i takt med att ny teknik möjliggör nya logistikupplägg och förändrade affärsmodeller. Många transportföretag har stora behov av att rekrytera. Sannolikt kommer delvis annan kompetens att efterfrågas hos dem som rekryteras, men även nya yrkeskategorier kommer att efterfrågas och de som i dag arbetar i sektorn behöver ges möjlighet till kompetensutveckling.

Inriktning för det fortsatta arbetet

För att möta de utmaningar som framtidens godstransporter står inför bedömer regeringen att alla trafikslag måste utvecklas i ett samlat transportsystem. Genom att prioritera investeringar i viktig transportinfrastruktur, utveckla regelverk och styrmedel, samt satsa på kunskap kan förutsättningarna för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter kraftigt förbättras. De insatser som redovisas i strategin och det fortsatta arbetet ska fokusera på att åstadkomma:

1. Konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter
2. Omställning till fossilfria transporter
3. Innovation, kompetens och kunskap

De insatser som regeringen pekar ut inom respektive område är regeringens, men framgången för strategins genomförande är beroende av fortsatta initiativ och åtgärder hos alla berörda aktörer och av en ökad samverkan. Som en plattform för det fortsatta arbetet utifrån godstransportstrategin avser regeringen att inrätta ett nationellt godstransportråd.

Nationellt godstransportråd
Det nationella godstransportrådet ska bidra till arbetet för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter och genomförandet av godstransportstrategin. Rådet kommer att ges ett fyraårigt uppdrag. Arbetet ska genomföras utifrån ett trafikslagsövergripande helhetsperspektiv. Rådet skapar en kontinuitet i arbetet för att utveckla godstransporterna och möjliggör ett löpande utbyte av erfarenheter och synpunkter mellan regeringen och företrädare för näringsliv, intresseorganisationer, forskningsinstitut, universitet och högskolor, statliga myndigheter, kommuner och landsting med flera.

Det fortsatta arbetet med godstransportstrategin behöver följas upp och utvärderas för att successivt kunna utvecklas. Regeringen avser att uppdra åt Trafikanalys att löpande följa upp strategin och utvärdera arbetet.

Konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter

Väl fungerande godstransporter är en förutsättning för ett livskraftigt Sverige och för att svenska företag ska kunna exportera sina varor. Sund konkurrens, ordning och reda och schysta villkor är viktigt. Hela den globala ekonomin måste ställa om för att möta klimatutmaningen. Att vara konkurrenskraftig under de kommande decennierna innebär att vara konkurrenskraftig i den omställningen. Med konkurrenskraftiga hållbara godstransporter ges industrin, som är en stor transportköpare, möjlighet att växa, vilket i sin tur skapar förutsättningar för flera jobb och en starkare ekonomi i hela landet.

Robust, tillförlitlig och kapacitetsstark infrastruktur för godstransporter
En väl fungerande infrastruktur är en förutsättning för att skapa ett transportsystem som kan möta näringslivets behov och de utmaningar som samhället står inför. I den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 är näringslivets godstransporter ett av de områden som har prioriterats.

Insatser:

Investeringar längs godsstråk i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029. Godstransporter bedrivs på i princip hela väg- och järnvägsnätet, men är i hög grad koncentrerad till ett fåtal stråk. Ett flertal större investeringar genomförs för att förbättra möjligheterna för godstransporterna. Särskilt kan nämnas de investeringar som görs för järnvägsanslutning till Gävle hamn och bangårdsförlängningar på Malmbanan för att klara tåg som är 750 meter. Många av satsningarna som

Foto: G. Rúnar Gudmundsson/Alm & ME

Järnvägstransporter spelar en viktig roll för malm- och ståltransporter. På Malmbanan kommer bangårdsförlängningar och andra åtgärder att göras för att klara tåg som är 750 meter långa och för att kunna höja den största tillåtna axellasten till 32,5 ton.

görs bidrar till att förbättra de stråk som pekats ut i TEN-T-nätverket. För den internationella godstrafiken innebär exempelvis investeringarna i godsstråket genom Bergslagen, inklusive delen Hallsberg–Mjölby, och Malmbanan viktiga förbättringar. Investeringarna i Södertälje sluss och farleden till Luleå bidrar till att öka tillgängligheten till utlandet för godstransporterna till sjöss. Utbyggnaden och elektrifieringen av Sydostlänken bidrar till att stärka förutsättningarna för hållbara godstransporter på järnväg och sjöfart i södra Sverige. År 2020 öppnar Stockholms Hamn AB en ny hamn för rullande gods och containrar på Norvikudden utanför Nynäshamn. Norvik hamn ökar förutsättningar för sjöfarten till Stockholmsområdet och gynnas av goda landförbindelser genom den nya järnvägsanslutning som hamnen investerar i och så småningom även Tvärförbindelse Södertörn.

Underhåll av järnväg. Regeringen har genomfört kraftiga förstärkningar av järnvägsunderhållet och ökat det årliga anslaget till järnvägsunderhåll med 1,34 miljarder kronor per år under perioden 2016–2018. I den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 uppgår den ekonomiska ramen för drift, underhåll och trafikledning på järnväg till 125 miljarder kronor. Det innebär att anslaget för underhåll av järnvägen ökar med hela 47 procent jämfört med föregående plan. Regeringens satsning innebär således en kraftigt höjd ambitionsnivå när det gäller järnvägsunderhållet. För att säkerställa att denna satsning omsätts i ett framgångsrikt, systematiskt och kostnadseffektivt arbete anser regeringen att det är viktigt att Trafikverket preciserar sina insatser på området i en långsiktig underhållsplan och att denna plan är så samhällsekonomiskt effektiv som möjligt. Regeringen anser även att det är viktigt att Trafikverket i sin roll som infrastrukturförvaltare för den statliga järnvägsanläggningen på ett ändamålsenligt och kostnadseffektivt sätt tar det samlade ansvaret för kontroll och utförande av järnvägsunderhållet. Sammantaget möjliggör detta en

Vid större bygg- och anläggningsprojekt kan samordningslösningar effektivisera transporterna under genomförandet. Även kortare transporter, till exempel av sten och grus och annat byggmaterial, kan ibland genomföras med fartyg. I samband med ombyggnationen av Slussen i Stockholm levereras byggmaterialet med pråmar från Södertälje hamn.

Foto: Jenny Simonson

fungerande och tillförlitlig tågtrafik, vilket är en förutsättning för ökade godstransporter på järnväg.

Näringslivspott för järnvägsåtgärder. Av de medel som avsätts för trimning av befintlig infrastruktur i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 reserveras 1,2 miljarder kronor till att användas för åtgärder i den statliga järnvägsinfrastrukturen som stärker näringslivets konkurrenskraft. Fördelningen av medlen ska ske i dialog med näringslivet. Denna särskilt avsatta pott bidrar till det behov av flexibilitet som ofta finns när det gäller näringslivets utmaningar.

Bärighet på väg. I den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 satsas drygt 16 miljarder kronor på bärighet på väg. Bärighetsåtgärder finansierar åtgärder för att möjliggöra tyngre belastning och öka framkomligheten året runt på vägarna. Prioritering mellan åtgärder kommer att genomföras i dialog med näringslivet och andra berörda aktörer för att få ut så stora samhällsnyttor som möjligt. Åtgärder kommer att genomföras för att höja och behålla bärigheten på såväl vägsträckor som broar som i dag inte har bärighetsklass 1 standard. Under perioden 2018–2020 genomförs de största åtgärderna som stärker centrala godsstråk på väg E20 norr om Vårgårda och väg E4 i Stockholms län. Mindre trafikerade, men ändå viktiga godstransportstråk, som kommer att åtgärdas är väg 1 012 Bro i Oxberg och bro över Indals-älven på väg 86 i Västernorrland.

Djupare farleder. Regeringen bedömer att investeringarna i sjöfartens infrastruktur behöver öka. I den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 fördubblas därför investeringarna i sjöfartsobjekt. Slussarna i Södertälje och farleden i Mälaren ska färdigställas och farleden mellan Landsort och Södertälje förbättras. Slussarna i Trollhättan uppgraderas och farleden till Luleå förbättras. Därutöver kommer även muddringsinsatser att övervägas i vissa farleder. Regeringen avser att fortsätta arbetet med att bättre integrera sjöfarten i infrastrukturplaneringen och arbeta för att stärka anslutningarna till hamnar som är kopplade till TEN-T-nätverket.

Nya moderna isbrytare. Näringslivet är beroende av att sjöfarten fungerar året runt för att kunna importera, producera och därmed exportera olika varor. Sjöfartsverkets isbrytare möjliggör för svenska hamnar att ha öppet året runt, även under svåra isförhållanden.

Foto: SAS AB

En stor del av flygfrakten transporteras ombord på passagerarplan, och är därför tydligt kopplad till flygtillgängligheten i sin helhet. Arlanda flygplats hanterar drygt hälften av flyggodset i Sverige. Arlanda flygplats måste utvecklas för att klara konkurrensen med de stora navflygplatserna i Sveriges grannländer, samtidigt som en översyn görs av statens ansvar för icke-statliga flygplatser.

Isbrytarflottan börjar bli gammal och behöver moderniseras. Regeringens målsättning är att på lång sikt omsätta och förnya den svenska isbrytarflottan.

Göteborgs hamn. Göteborgs hamn är Nordens största containerhamn, utpekat riksintresse, den enda nordiska CSI-certifierade hamnen, se sidan .9, och kärnhamn inom EU:s transportnätverk TEN-T. Göteborgs hamn är i dagsläget den enda hamnen i Sverige som har direktanlöp av containerfartyg i transocean linjesjöfart och är den enda hamnen med tillräcklig kapacitet för att ta emot några av de största transoceana containerfartygen. I Göteborgs hamn finns i dag endast ett kajläge som har möjlighet att hantera dessa fartyg. Kajläget har ett begränsat djup vilket begränsar möjligheten till fler, och mer djupgående, fartyg. Farledsförbättringar och därtill hörande hamninfrastrukturinvesteringar till och i Göteborgs hamn ska därför genomföras.

Arlandarådet. Arlanda flygplats måste utvecklas för att klara konkurrensen med de stora navflygplatserna i Sveriges grannländer. Regeringen har därför tillsatt ett Arlandaråd i syfte att bidra till regeringens arbete med att långsiktigt utveckla Arlanda flygplats ur ett trafikslagsövergripande helhetsperspektiv. Arlandarådet är ett rådgivande organ för utbyte av erfarenheter mellan regeringen och företrädare för statliga myndigheter, statligt ägda bolag och offentlig sektor, näringslivet, intresseorganisationer, universitet och högskolor med flera. En färdplan för Arlanda flygplats utveckling ska tas fram. Syftet med färdplanen är att utveckla flygplatsen utifrån ett helhetsperspektiv som omfattar flygplatsen, luftrummet samt anslutande transporter och infrastruktur på marken, men också tillgång till andra flygplatser i Stockholmsregionen. Arlanda flygplats ska vara Nordens ledande storflygplats.

Kapillära nätet på järnväg. Det kapillära nätet, det vill säga järnvägens yttersta förgreningar, är ofta viktigt för näringslivet. Vid beslut gällande exempelvis nedläggning av järnvägar i det kapillära nätet är det viktigt att industrin ges möjlighet till delaktighet i processen och regeringen avser att undersöka möjligheterna att ställa krav på detta. Regeringen har även beslutat att göra en särskild satsning om 50 miljoner kronor under åren 2019–2021 för att förbättra förutsättningarna för hållbara godstransporter på järnväg i landsbygd.

Översyn av statens ansvar för icke-statliga flygplatser. I enlighet med regeringens flygstrategi har Regeringskansliet påbörjat en översyn av möjligheterna och utgångspunkterna för statligt stöd till icke-statliga flygplatser. Översynen bör ta sin övergripande utgångspunkt i de transportpolitiska målen och omfatta de stöd som staten i dag bidrar med till icke-statliga flygplatser. Långsiktigt hållbara förutsättningar för statligt stöd till icke-statliga flygplatser ska eftersträvas samtidigt som ökade möjligheter till effektivisering och användande av ny teknik på sikt bör kunna minska behoven av offentliga stöd till flygplatser. Översynen syftar bland annat till att utifrån en analys av tillgänglighet i olika delar av landet och gällande regelverk ge underlag för att bedöma behov och möjligheter för staten att ge stöd till icke-statliga flygplatser.

Smidiga och effektiva gränsöverskridande transporter

Sverige är ett exportberoende land och väl fungerande internationella godstransporter är av stor betydelse för att företagen ska kunna exportera sina varor. Regeringens inriktning är att de gränsöverskridande transporterna i framtiden ska fungera väl och upplevas som smidiga och effektiva. Infrastrukturen ska vara så robust att större avbrott i näringslivets transporter kan undvikas.

Insatser:

Sverige deltar aktivt och med kraft i det europeiska samarbetet om infrastruktur. Det transeuropeiska transportnätverket, TEN-T, har som syfte att skapa ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem. Ett av målen är att säkerställa den internationella rörligheten genom att avlägsna flaskhalsar i infrastrukturen, säkerställa en bättre och integrerad trafikstyrning samt förenklade administrativa förfaranden genom bättre godslogistik, system för att följa och spåra gods samt optimerade tidtabeller och trafikflöden. Sverige ska fortsätta att vara ett av de mest framgångsrika länderna inom EU när det gäller att ta tillvara fördelarna med det europeiska samarbetet inom TEN-T. Kopplingen till den svenska infrastrukturplaneringen bör därför utvecklas. Sverige har föreslagit att den befintliga TEN-T:s stomnätskorridoren Skandinavien–Medelhavet förlängs till Haparanda och Narvik samt att stråket Örebro–Oslo inkluderas i korridoren. Detta innebär bland annat bättre möjligheter till att erhålla medfinansiering genom Fonden för ett sammanlänkat Europa[28] (FSE) som medfinansierar delar av EU:s utpekade transportnätverk.

Förenklad rapportering. Sverige har ett väl fungerande nationellt Single Window för att förenkla rapportering till berörda myndigheter vid fartygsanlöp. Sjöfartsverket har det nationella ansvaret för

portalen. Det finns dock brister i harmoniseringen av rapporteringen på EU-nivå. EU-kommissionen har nyligen presenterat ett förslag till en europeisk maritim Single Windows miljö[29] som ska förbättra, effektivisera och harmonisera de nationella Single Window-systemen hos medlemsländerna. Regeringen kommer aktivt delta i den fortsatta behandlingen av förslaget för att uppnå regelverkets syfte om en förenklad rapportering vid fartygsanlöp.

Utveckla EU:s godskorridorer på järnväg, särskilt godskorridoren ScanMed. Regeringen vill medverka till en utveckling av arbetet med EU:s godskorridorer på järnväg i syfte att förbättra de gränsöverskridande godstransporterna i Europa, öka järnvägens attraktivitet och konkurrenskraft och bygga vidare på den marknadsöppning för godstrafik som EU-lagstiftningen lagt grunden till. Sverige berörs primärt av godskorridoren mellan Stockholm/Oslo och Palermo, vilken kallas för ScanMed[30].

Samarbeten i Sveriges närområden. För att utveckla effektiva och hållbara gränsöverskridande godstransporter är det viktigt med samarbeten med grannländerna. Regeringen vill tillvarata Östersjöstrategins möjligheter för att utveckla godstransporterna mellan Östersjöregionens EU-medlemsstater. Arbetet bör fortsatt utvecklas och fördjupas inom policyområdena transport, fartyg och säkerhet. Sverige bör även fortsatt vara en aktiv part i Barentssamarbetet, Barents Euro Arktiska-rådet och Barents Regionala råd, inte minst eftersom området har betydelse för framtida godstransporter.

Järnvägsförbindelser till Norge. Regeringen har för avsikt att ta initiativ till en dialog med den norska regeringen kring utvecklingen av de gränsöverskridande stråk som Trafikverket beskriver Stockholm–Oslo, Göteborg–Oslo och Malmbanan/Ofotenbanan. Regeringen ser ett särskilt behov av att länderna gemensamt utreder hur järnvägsförbindelserna i de nämnda stråken kan stärkas.

Strategisk analys av en ny fast förbindelse till Danmark. Regeringen bedömer att en strategisk analys av en ny fast förbindelse över Öresund mellan Helsingborg och Helsingör förbättrar kunskapsläget inför framtiden och har därför fördelat medel för genomförandet av en sådan analys under 2018–2020.

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

Tydliga regler och en stärkt svensk transportnäring

En stark svensk transportnäring är viktigt för exportföretagen, som utgör en tillväxtmotor i svensk ekonomi och har stor betydelse för vårt välstånd och gemensamma välfärd. För att stärka transportnäringen krävs funktionella regler, god regelefterlevnad, ett effektivt kontrollsystem och en marknad med sund konkurrens.

Regelgivningen på området styrs till stor del från EU. Regeringens utgångspunkt är att Sverige i arbetet med regelgivning inom EU såväl som inom andra internationella eller regionala organ, ska eftersträva likvärdiga konkurrensförutsättningar för företagen. Förutom att fortsatt se över svenska regler ska Sverige aktivt verka för förenkling och driva på utvecklingen av funktions- och målbaserade regler inom EU och andra relevanta internationella organ. Sverige ska också driva att reglerna främjar en övergång till att bryta fossiloberoendet i transportsektorn.

De företag som verkar inom transportsektorn, och hur de bedriver sin verksamhet, är helt avgörande för att åstadkomma både konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter. Därför är det viktigt att de företag som tar ansvar och satsar på åtgärder för att minska miljöpåverkan, öka trafiksäkerheten och erbjuda bra arbetsvillkor inte konkurreras ut av företag som inte följer reglerna. Sund konkurrens, ordning och reda och schysta villkor är viktigt inom alla trafikslag, men regeringen anser att arbetet med dessa frågor behöver stärkas särskilt avseende godstransporter på väg. Kontrollerna på vägtransportområdet kan förbättras och effektiviseras, men även beställarna måste ta sitt ansvar och köpa transporter av företag som följer gällande regelverk. Regeringen bedömer att åtgärder för sund konkurrens och schysta villkor för vägtransporter också stärker den svenska åkerinäringens konkurrenskraft.

Insatser:

Beställaransvaret skärps. Regeringen har föreslagit att bestämmelserna om transportköpares ansvar, det så kallade beställaransvaret, ska skärpas. Lagändringarna

Sverige är ett exportberoende land och väl fungerande internationella godstransporter är av stor betydelse för att företagen ska kunna exportera sina varor. Öresundsförbindelsen väntas nå fullt kapacitetsutnyttjande för järnväg omkring 2030.

Foto: Andreas Larsson/Folio

börjar gälla den 1 juli 2018. Den som sluter avtal med trafikutövaren ska kontrollera att utövaren har tillstånd att utföra transporten. Reglerna innebär att den som beställer yrkesmässig trafik eller taxitrafik får ett större ansvar för att säkerställa att transporterna är lagliga att utföra. Vidare kommer kretsen av beställare som kan hållas ansvariga om en transport är otillåten att utvidgas. Lagändringarna börjar gälla den 1 juli 2018. I sammanhanget är det också viktigt att konsumenter har tillgång till information som ger dem möjlighet att göra väl avvägda val och agera på ett hållbart sätt vilket också kan utgöra ett tryck på utföraren av transporter. Regeringen har uppdragit åt Konsumentverket att inrätta och tillhandahålla ett forum för miljösmart konsumtion och att stimulera miljösmarta konsumtionsmönster. Forumet ska vara en mötesplats för samhällsaktörer som arbetar med frågor som rör miljömässigt hållbar konsumtion.

EU:s mobilitetspaket. Det är viktigt att schysta villkor gäller för arbetstagarna på EU:s inre marknad. Uppföljning och kontroll av regelefterlevnad måste ske i samtliga medlemsstater för att motverka fusk och osund konkurrens. Sedan maj 2017 pågår förhandlingar i EU om en översyn av de EU-regelverk som styr förutsättningarna för yrkestrafik på väg inom unionen. I dessa förhandlingar driver regeringen aktivt linjen att sunda och likvärdiga konkurrensvillkor mellan EU:s medlemsstater måste råda. I dessa frågor samarbetar Sverige särskilt med en grupp likasinnade medlemsstater inom den så kallade vägalliansen, som består av Sverige, Tyskland, Frankrike, Italien, Danmark, Österrike, Belgien och Luxemburg samt de två icke-EU-medlemsstaterna Norge och Schweiz. Dessa länder träffas även regelbundet för att utbyta övriga erfarenheter av utvecklingen av regelsystemet och kring kontroller av vägtransporter.

Väl fungerande och effektivare kontroller på vägarna. Regeringen anser att det är viktigt med väl fungerande och effektiva kontroller på vägtransportområdet och avser att se över hur regelefterlevnaden på väg för att motverka osund konkurrens och öka trafiksäkerheten. Det kan exempelvis handla om förstärkt myndighetssamordning eller om hur modern teknik kan användas i syfte att effektivisera kontrollerna. Regeringen arbetar vidare med förslag om en avläsningsbar och, bland annat utifrån ett regionalpolitiskt perspektiv, differentierad vägslitageskatt. Det har remitterats en promemoria (dnr Fi2018/01103/S2). I den anges bland annat följande: Rätt utformad har en avståndsbaserad skatt potential att vara en del i en effektiv och långsiktigt hållbar transportpolitik där den som använder vägar också betalar för de samhällsekonomiska kostnader som trafiken ger upphov till, exempelvis kostnader för klimat, miljöbelastning och vägslitage. Utöver detta kan införandet av vägslitageskatten och det kontrollsystem som då införs leda till ökad regelefterlevnad på andra områden inom tunga vägtransporter, vilket ytterligare kan bidra till utjämning av konkurrensförhållandena.

Regeringen anser även att det kan finnas skäl att genomföra en mer omfattande belysning av om fler överträdelser av bestämmelser på yrkestrafikområdet bör vara föremål för en sanktionsväxling från straffrättsliga påföljder till sanktionsavgifter.

Klampning under längre tid och höjda sanktionsavgifter. För att öka regelefterlevnaden på väg har regeringen föreslagit att den tid ett fordon kan hållas klampat ska förlängas från 24 till 36 timmar. Riksdagen har beslutat i enlighet med förslaget. Lagändringarna börjar gälla den 1 juli 2018. Regeringen har även höjt sanktionsbeloppen vid överträdelser av kör- och vilotidsreglerna så att sanktionsavgiften för vissa mindre allvarliga överträdelser har sänkts och sanktionsavgiften för allvarliga överträdelser har höjts.

Säkra uppställningsplatser. Trafikanalys har på regeringens uppdrag utrett frågan om trygga och säkra uppställningsplatser. Utredningen visar på ett större behov av platser än det befintliga utbudet. Goda sociala villkor för förare och en hög trafiksäkerhet är en prioriterad fråga för regeringen. Det är viktigt att det finns säkra och trygga uppställningsplatser för yrkestrafiken där förare kan stanna och tillbringa sina raster eller dygnsvila. Transportföretagen har ett stort ansvar för förarnas arbetsmiljö.[31] Transportköpare kan också ta ansvar genom att ställa krav på att förarna erbjuds rimliga villkor. Staten har i enlighet med det så kallade ITS-direktivet skyldighet att till-handahålla information om säkra uppställningsplatser. Regeringen anser att samordningen av säkra och trygga uppställningsplatser behöver förbättras och att tillsynen av förhållandena på området behöver utvecklas.

Trafiksäkerhet för yrkesförare. Nollvisionen är det långsiktiga målet om att ingen ska omkomma eller skadas allvarligt i trafiken och att transportsystemet till sin utformning, funktion och användning ska anpassas efter de krav som följer av detta. Vägtransportbranschen är olycksdrabbad, vil-

ket uppmärksammas i regeringens arbetsmiljöstrategi. Ingen ska behöva dö till följd av sitt arbete och det är därför viktigt att arbeta med olycksförebyggande åtgärder för arbetstagare som arbetar på och vid väg. Insatser för att förbättra regelefterlevnaden särskilt inom yrkestrafiken är positivt både för arbetsmiljön och för en rättvis konkurrens.

Utstationering och vägtransporter. Regeringen arbetar för ett nytt regelverk som leder till en förbättrad möjlighet till tillsyn och regelefterlevnad inom vägtransportområdet och klargör vilken anmälningsskyldighet som ska finnas vid utstationering. EU-kommissionen har inom ramen för EU:s mobilitetspaket presenterat ett förslag till specialregler för utstationering av arbetstagare inom vägtransportsektorn. Förslaget ska enligt planen vara färdigbehandlat i Europaparlamentet och Europeiska unionens råd under början av 2019. Regeringen avser att därefter genomföra ändringar i utstationeringslagen i syfte att förtydliga regelverkets tillämplighet på vägtransporter.

Regelverk för automatiserad körning. Den tekniska utvecklingen av automatiserade fordon, liksom affärsmodeller och tjänster där automatiserad körning ingår som en del, kommer att påverka transportområdet starkt. Både det svenska och det internationella regelverket på transportområdet behöver utvecklas för att skapa bättre rättsliga förutsättningar för en introduktion av automatiserade fordon. Regeringen anser att Sverige i så stor utsträckning som möjligt bör möjliggöra en säker introduktion av fordon med automatiserade funktioner. Som ett första steg har regeringen låtit utreda förutsättningarna för automatiserad körning av fordon i allmän trafik. Regler för att underlätta för försök med automatiserade fordon är sedan tidigare införda.

Regelförenkling för järnvägen. Inom EU har ett omfattande arbete gjorts för att skapa ett sammanhängande järnvägssystem. Regeringen anser att det är viktigt att regleringen på järnvägsområdet inte är kostnadsdrivande och att regelverket förenklas och utvecklas för möjliggöra för fler systemanpassade lösningar och innovationer som kan stärka järnvägens konkurrenskraft. Regeringen verkar för att EU:s reglering på järnvägsområdet ska utvecklas i en sådan riktning.

Minskade inträdeshinder på järnvägsmarknaden. För att få utföra järnvägstrafik krävs tillstånd, vilket innebär att verksamheten måste

Järnvägstransporterna är ofta interregionala eller internationella. Järnvägen används också för transporter till och från hamnar, vilket skapar energieffektiva transportkedjor. Åtgärder behövs för att järnvägens potential ska kunna användas fullt ut.

uppfylla de krav som framgår av järnvägslagen (2004:519) och som i sin tur kan härledas från EU-regelverk på området. Regeringen anser att ledtider och inträdeskostnader för järnvägsföretag som vill utföra järnvägstrafik i Sverige behöver minska och avser att verka för en utveckling i den riktningen.

Fler svenskregistrerade fartyg. I dag finns knappt 100 fartyg med en bruttodräktighet över 500 registrerade i det svenska fartygsregistret. Fler svenskregistrerade fartyg är viktigt för sysselsättningen och för att behålla kompetensen inom hela sjöfartsklustret. Det är också viktigt för att kunna bedriva ett framgångsrikt internationellt arbete för att minska sjöfartens miljöpåverkan, stärka sjösäkerheten och förbättra arbetsmiljön. Fler svenskregistrerade fartyg utgör även en viktig del i beredskapen inför eventuella krigs- och andra krissituationer. Regeringens ambition är att öka antalet svenskregistrerade fartyg genom bland annat en gemensam inflaggningsportal och förhandsbesked om sjöfartsstöd.[32]

Funktionsbaserade regelverk för sjöfarten. Sverige ska erbjuda det bästa regelverket för sjöfarten i Europa. Med bästa regelverket menas här ändamålsenliga och funktionella regler som bidrar till en ökad och hållbar sjöfart. Funktionsbaserade regler som möjliggör innovation och alternativa lösningar har införts, liksom ett förenklat tillsynssystem för fartyg som går i nationell trafik. Åtgärder för att underlätta tillämpningen av de nya regelverken ska prioriteras. Regeringen avser att fortsätta arbetet med att föreslå förenklingar i regelverken för sjöfarten. Som ett led i detta avser regeringen att se över hur ett mer riskbaserat lotspliktregelverk kan utformas för att skapa ett modernt och enhetligt regelverk, samt se över vilka tekniska och administrativa förutsättningar som finns för att effektivisera lotsningsverksamheten.

Farligt gods. Miljön och människors hälsa riskerar att skadas allvarligt om farligt gods inte hanteras och transporteras på rätt sätt. Det är därför viktigt att ha höga krav på säkerheten för transporter med farligt gods, och en god tillsyn. Det är också viktigt att erforderliga skyddsåtgärder vidtas i infrastrukturen för att förhindra att föroreningar sprids till vattentäkter och andra känsliga områden i samband med olyckor. Sverige deltar aktivt i internationellt arbete med att utveckla regelverket kring farligt gods.

Gränsöverskridande transporter av avfall. Avfall kan utgöra en allvarlig risk för människors hälsa och miljön och illegal avfallshantering är ett växande problem, till exempel illegala gränsöverskridande avfallstransporter. Regeringen anser att tillsynen av gränsöverskridande transporter av avfall behöver förbättras och har stärkt finansieringen av länsstyrelsernas tillsynsarbete. Regeringen fortsätter arbetet med att utveckla avfallsstatistiken och förbättra spårbarheten av avfall vilket är en viktig förutsättning för en väldimensionerad och riskbaserad tillsyn.

Stärkt krisberedskap och civilt försvar för samhällsviktiga transporter

Regeringen har i den nationella säkerhetsstrategin 2017 pekat ut transporter om ett prioriterat område. Transportsektorn har en stor betydelse för att upprätthålla samhällets funktionalitet och fungera för civilbefolkningen såväl i fred som vid kris och i krig. Samhällsviktiga transporter måste kunna genomföras även vid samhällsstörningar och transportresurser kan även vara avgörande för hanteringen av en störning. Långvariga elavbrott, omfattande it-incidenter och cyberattacker, svåra stormar och översvämningar är exempel på händelser som kan drabba transportsektorn hårt. Planering krävs med anledning av ett förändrat säkerhetspolitiskt läge även för den värsta tänkbara samhällsstörningen, det vill säga vid höjd beredskap och ytterst krig. Transporter är i ett sådant läge nödvändiga för att tillgodose Försvarsmaktens behov, bidra till samhällets funktionalitet och värna civilbefolkningen genom att bland annat säkerställa försörjning av livsmedel, läkemedel och drivmedel. Verksamheter såsom försvar, sjukvård, räddningstjänst och polisen är beroende av en fungerande transportinfrastruktur och transporter för att kunna genomföra sina uppgifter. Transportsektorn är i sin tur beroende av andra samhällsfunktioner, som el- och drivmedelsförsörjning, för att kunna fungera. Utifrån ett sårbarhetsperspektiv är det också viktigt att det finns flera olika väl fungerande transportvägar mellan Sverige och grannländerna.

Insatser:

Robusthet och redundans för minskad sårbarhet i kritisk transportinfrastruktur och samhällsviktiga transporter. Möjligheten att kunna använda ersättningssystem för att upprätthålla säkerhet och redundans bör ses över. Det gäller inte minst transporternas betydelse för vår livsmedelsförsörjning, vars funktionalitet är av vital betydelse för samhället. Det kan ske bland annat genom åtgärder som ger ökad robusthet och bättre skalskydd av vitala delar av transportinfrastrukturen. Det är också angeläget med fortsatta insatser för att åstadkomma ökad säkerhet i informations- och kommunikationssystem.

För att fler godstransporter ska kunna ske med järnväg och sjöfart behöver intermodaliteten öka. Ett betydande hinder för intermodala transportupplägg är kostnaden för omlastning. Innovativa lösningar för smidig omlastning kan bidra till att sänka kostnaderna.

Stärkt beredskap. Sveriges förmåga att hantera situationer där hot och risker realiserats behöver förbättras. På myndighetsnivå behöver arbetet med att analysera, planera och öva för olika händelser vidareutvecklas, från olyckor till eventuella omvärldshändelser som föranleder höjd beredskap. Sverige ska även aktivt delta i olika organisationer och andra fora där internationella regler för transportområdet bereds och göra insatser för att värna global flödessäkerhet.

Privat-offentlig samverkan. I dag står privata aktörer för merparten av försörjningen till kritiska samhällsfunktioner. Regeringen bedömer att samverkan mellan privat och offentlig sektor inom transportområdet behöver kartläggas och lämpliga åtgärder vidtas, inte minst mot bakgrund av återuppbyggnaden av totalförsvaret. Ett existerande forum är Transportsektorns samverkan inför samhällsstörningar (TP SAMS), vilket är ett trafikslagsövergripande forum för privat-offentlig samverkan mellan branschorganisationer och myndigheter som arbetar för att stärka transportsektorns samlade förmåga att hantera samhällsstörningar genom utökad samverkan kring frågor som relaterar till krisberedskap och åtgärder inför och vid höjd beredskap. Olika möjligheter för differentierade lösningar för olika typer av försörjningsbehov och privata aktörer avseende samhällsviktiga transporter bör övervägas. Differentierade lösningar kan till exempel vara åtgärder för stärkt beredskap och uthållighet, särskild status som krigsviktigt företag, avtal, aktivering av civilplikt och eller tillämpning av den allmänna tjänsteplikten för utpekat område.

Stärkt cybersäkerhet. Digitaliseringen är en av vår tids största förändringar och Sverige ligger långt framme i teknikutvecklingen, inte minst på godstransportområdet. Många av de digitala system som är kritiska för att upprätthålla samhällets funktionalitet är redan i fredstid sårbara för störningar. I juni 2017 presenterade regeringen sin informations- och cybersäkerhetsstrategi, Nationell strategi för samhällets informations- och cybersäkerhet (skr. 2016/17:213). Samtidigt gavs ett antal uppdrag till myndigheter. Strategin utgör en plattform för Sveriges fortsatta utvecklingsarbete på området. Ett strukturerat och riskbaserat arbete med informations- och cybersäkerhet är en viktig förutsättning

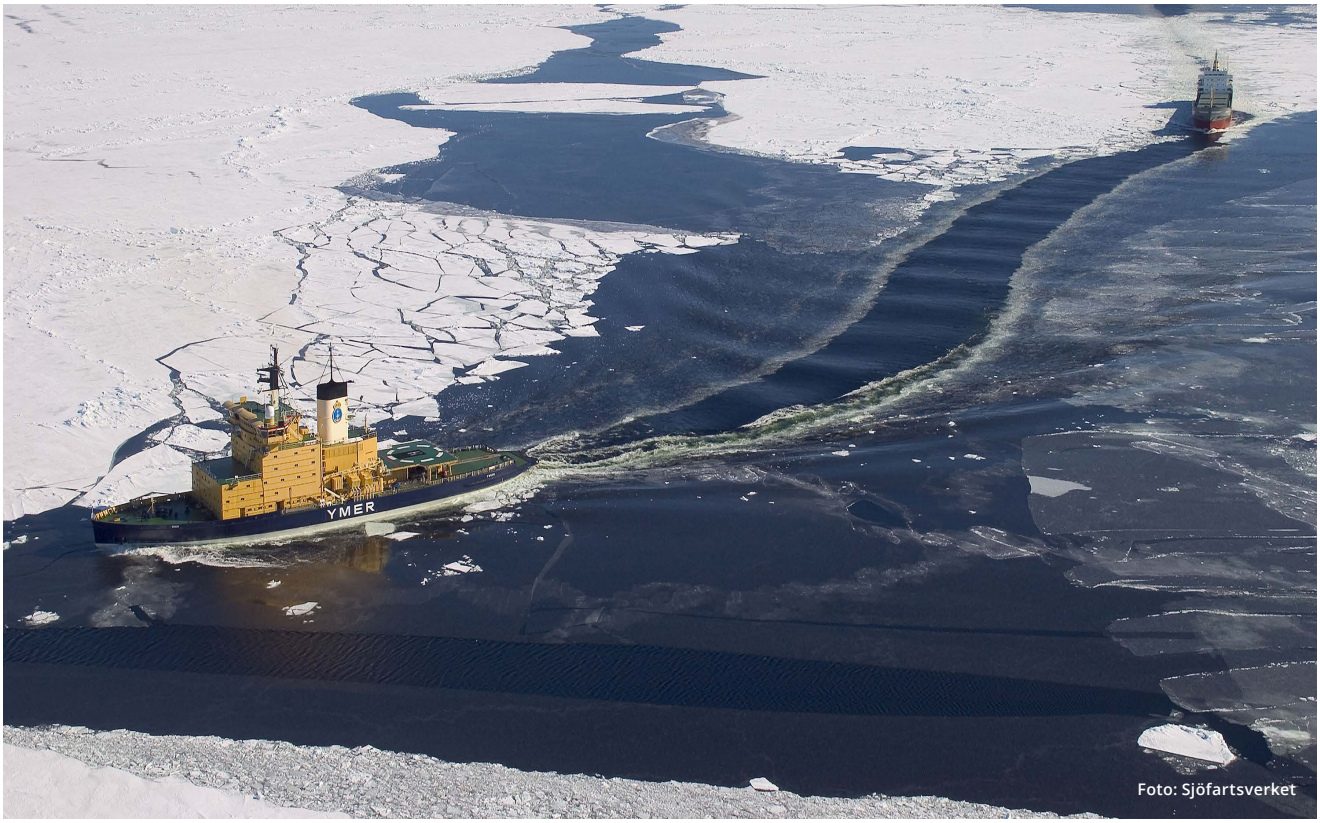


Foto: Sjöfartsverket

Näringslivet är beroende av att sjöfarten fungerar året runt för att kunna importera, producera och därmed exportera olika varor. Sjöfartsverkets isbrytare möjliggör för svenska hamnar att ha öppet året runt, även under svåra isförhållanden.

för svensk tillväxt och konkurrenskraft, och en nödvändighet för att näringslivet ska kunna utveckla och tillhandahålla konkurrenskraftiga varor och tjänster. För att höja informations- och cybersäkerheten finns det ett behov av att alla berörda parter i högre grad samverkar mot gemensamma målsättningar.

Ekonomiska styrmedel för hållbara godstransporter

De olika trafikslagen – vägtrafik, sjöfart (inklusive inlandssjöfart), spårtrafik och luftfart – har alla olika styrkor och svagheter, finns på olika geografiska platser och används för olika syften. Trafikslagen kompletterar varandra och interagerar med varandra. Vägtransporter är fördelaktiga på kortare sträckor och där det inte av ekonomiska eller logistiska skäl är intressant att välja andra trafikslag, exempelvis timmertransporter. Sjöfarten är det naturliga valet för tungt gods, som bulkgods. Luftfarten har motsvarande fördel för gods som har ett högt nyhetsvärde och/eller högt varuvärde och som ska transporteras långa sträckor. Spårtrafik som trafikslag kombinerar delar av vägtrafikens flexibilitet och sjöfartssektorns möjlighet att transportera mycket stora volymer. I enlighet med regeringens klimatprincip ska det vara billigare att agera miljövänligt och dyrare att släppa ut. Med ekonomiska incitament som premierar val av transporter med låga utsläpp av växthusgaser blir det lättare för individer, företag, kommuner och landsting att göra klimatsmarta val. Regeringens ambition är att fler godstransporter ska göras på järnväg och med sjöfart. Tågens och fartygens kapacitets- och miljöfördelar ska kombineras med lastbilens flexibilitet. Utöver detta är regeringens målsättning att trafikslagens potential ska nyttjas på ett sätt så att transporteffektiviteten ökar samtidigt som miljö- och klimatbelastningen kan minska. Det handlar exempelvis om ruttoptimering, ökad fyllnadsgrad, färre tomtransporter och samordning av godstransporter. Fossilberoendet i transportsektorn behöver brytas. De ekonomiska styrmedlen bör i möjligaste mån stödja en sådan utveckling.

Insatser:

Vägslitageskatt. Regeringen arbetar vidare med förslag om en avläsningsbar och, bland annat utifrån ett regionalpolitiskt perspektiv, differentierad vägslitageskatt. Det har remitterats en promemoria (dnr Fi2018/01103/S2). I den anges bland annat följande: Rätt utformad har en avståndsbaserad skatt potential att vara en del i en effektiv och långsiktigt håll-

bar transportpolitik där den som använder vägar också betalar för de samhällsekonomiska kostnader som trafiken ger upphov till, exempelvis kostnader för klimat, miljöbelastning och vägslitage. Genom en sådan skatt kan hänsyn tas till bland annat skillnader i externa effekter mellan landsbygd och tätort eller mellan egenskaperna hos olika fordon. Dagens tidsbaserade vägavgift utgör ett betydligt trubbigare instrument för internalisering av trafikens kostnader. Den är inte avpassad efter de faktiska slitage- och miljökostnaderna och tas, i fråga om utländska fordon, ut bara för de vägar som har de bästa förutsättningarna att tåla tung trafik.

Miljökompensation. En miljökompensation för godstransporter på järnväg på totalt 563 miljoner kronor 2018 och 2019 införs i syfte att stärka järnvägens konkurrenskraft. Systemet kommer att utvärderas efter två år. Regeringen avser att i samband med utvärderingen analysera hur miljökompensationen kan utvecklas för att ytterligare stärka järnvägens konkurrenskraft.

Eko-bonussystem. För att stärka sjöfartens konkurrenskraft och främja utvecklingen av kust- och inlandssjöfarten införs ett tillfälligt ekobonussystem, som kompenserar för merkostnader som kan vara förenade med att etablera sjötransportlösningar som en del av transportkedjan.[33] Därefter kommer systemet att utvärderas.

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

Miljöstyrande avgifter. Ekonomiska styrmedel, såsom farledsavgifter, bör användas på ett sådant sätt att incitament för miljöförbättrande åtgärder är tydliga och att de aktörer som vidtar sådana åtgärder premieras. Regeringen är positiv till en mer styrande differentiering av avgifterna där så är möjligt och ändamålsenligt.

Samlad bild av skatter och avgifter. Regeringen anser att det finns ett behov av en samlad bild av hur skatter och avgifter samverkar och styr användningen av transportsystemet och hur skatte- och avgiftsnivåer förhåller sig till de mål som riksdag och regering beslutat. Ett flertal förändringar i omvärlden, exempelvis teknisk utveckling, som elektrifiering, omställning till fossilfrihet och kommande EU-reglering motiverar en samlad översyn. Regeringen har uppdragit åt Trafikanalys att ta fram ett kunskapsunderlag om skatter och avgifter på transportområdet.

Samordning och samarbete för ökad intermodalitet

För att godstransporter i ökad utsträckning ska kunna ske med järnväg och sjöfart krävs fler intermodala transporter. Ett betydande hinder för intermodala transportupplägg är kostnaden för omlastning. Automatiserad omlastning och innovativa lösningar för smidig omlastning kan bidra till att sänka kostnaderna. Transportörer behöver incitament för att våga erbjuda upplägg med intermodala lösningar och transportköpare behöver incitament att välja transporter med järnväg och sjöfart även om det inbegriper omlastning. För att möjliggöra en ökad och effektivare omlastning krävs mer och djupare samarbete mellan olika aktörer. Regeringen ser positivt på de samarbeten som de olika trafikslagens branschorganisationer och enskilda företag har initierat för att bidra till att skapa sammanhållna transportkedjor med flera trafikslag och effektivisering genom nya innovativa lösningar, och uppmuntrar branschaktörer till fortsatt arbete i denna fråga.

Insatser för samordning av urbana godstransporter inom stadsmiljöavtalen presenteras under rubriken Urbana godstransporter nedan(sidan 46).

Insatser:

En nationell samordnare för ökad inrikes sjöfart och närsjöfart ska utses. Inrikes sjöfart och närsjöfart har potential att avlasta väginfrastrukturen, minska andelen kortväga lastbilstransporter och därmed minska trängseln på vägarna. Det gäller bland annat vid större byggprojekt runt och i storstäderna. En stor potential finns i närsjöfartslösningar baserade på slingor som knyter ihop svenska inlands- och kusthamnar med andra europeiska hamnar. Regeringen bedömer att det krävs en flerårig satsning på samordning för att ta tillvara sjöfartens potential. Samordnaren kommer att placeras på Trafikverket och få ett tidsbegränsat uppdrag på sex år. Samordnaren ska, i dialog med berörda aktörer, utarbeta och verkställa en handlingsplan som främjar inrikes sjöfart och närsjöfart, som också främjar energieffektiva lösningar med låga utsläpp. Samordna-

ren ska även initiera och främja samverkan mellan berörda aktörer. Samordnaren bör också ha en kunskapsspridande funktion och föra en dialog med transportköpare, speditörer, hamnar, kommuner, rederier och andra relevanta aktörer om möjligheterna att på olika sättstimulera en överflyttning av godstransporter från land- till sjötransporter. I uppdraget ska det även ingå att analysera hur torrhamnar och omlastningskajer för sjöfart på inre vattenvägar kan utvecklas för att bidra till ökad sjöfart, inklusive kopplingen till infrastrukturinvesteringar, för att bidra till ökad hamnkapacitet och produktivitet, minskad trängsel, minskad negativ miljöpåverkan och regional utveckling.

Fler inre vattenvägar. Regeringen har uppdragit åt Transportstyrelsen att se över om fler vattenområden skulle kunna klassas som så kallade inre vattenvägar.

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

Satsning på intermodalitet med fokus på järnväg. En förutsättning för intermodala transporter är väl fungerande terminaler[34] och rangerbangårdar, som kan binda ihop trafikslagen till en transportkedja. Det behövs ett intensifierat arbete med att stärka samordningen mellan de aktörer som använder denna infrastruktur, och i planeringen av var den lokaliseras. Regeringen bedömer även att det krävs ökad kunskap- och information i transportbranschen om möjligheter att skapa intermodala upplägg med fokus på järnväg. Regeringen kommer därför att uppdra åt Trafikverket att sammanföra aktörer, hitta och visa på innovativa lösningar och identifiera eventuella hinder för ökad omlastning till järnväg. I uppdraget kommer det även att ingå att sprida information och kunskap om automatiserad omlastning och annan teknik som kan bidra till fler kombitransporter och att analysera hur ett sådant användande kan stimuleras.

Höga omlastningskostnader. Kostnaderna för omlastning är höga, vilket bidrar till att intermodala transportupplägg väljs bort till förmån för trafikslag som kan genomföra hela transporten utan omlastning. I syfte att öka incitamenten att välja transportupplägg som inkluderar sjöfart och järnväg avser regeringen att analysera behovet av att och hur intermodala transporter kan främjas, där omlastningspeng skulle kunna vara ett alternativ.

Åtgärder för fler godstransporter på järnväg och med fartyg kartläggs. Arbetet med att möjliggöra för att fler godstransporter ska ske på järnväg och med fartyg bör fortsätta och bedrivas långsiktigt. Regeringen kommer därför att uppdra åt Trafikverket att, med utgångspunkt i regeringens beslut om fastställande av den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029, och denna strategi, i dialog med branschen och de största transportköparna, inventera vilka åtgärder som Trafikverket kan vidta som skapar förutsättningar för en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart.

Jernhusen AB som drivkraft. Det statligt ägda bolaget Jernhusen AB ska enligt bolagsordningen, inom ramen för kravet på affärsmässighet, vara ett ledande företag i utvecklingen av den svenska transportsektorn med anknytning till järnväg i syfte att främja och stödja kollektivt resande och godstransporter på järnväg. Jernhusen AB har därmed en nyckelroll i arbetet med att öka kombigodstransporterna på järnväg, exempelvis genom att underlätta och utveckla teknik och affärsmöjligheter för omlastning till och från järnväg.

Översyn av Green Cargo AB. Det statligt ägda bolaget Green Cargo AB tillhandahåller gods- och logistiktjänster inom järnvägsområdet. Green Cargo AB har under en tämligen lång tid haft problem med lönsamhet i sin verksamhet och står inför fortsatta utmaningar. Regeringen avser att låta genomföra en översyn av Green Cargo AB för att få en klarare bild av bolagets situation både på kort och lång sikt, detta i syfte att skapa ett underlag för bedömning och granskning av möjliga framtida strategiska alternativ för bolagets verksamhet. Regeringens målsättning är en välfungerande godstrafik på järnväg och ett konkurrenskraftigt Green Cargo AB.

Transportnätsbeskrivning för omlastning. Trafikverket förvaltar i dag olika system som beskriver olika delar av transportsystemet, exempelvis järnvägsnätsbeskrivningen (JNB) och nationella vägdatabasen (NVDB). För att underlätta planeringen av intermodala transportupplägg bör registren beskri-

va infrastruktur för omlastning, som godsterminaler av olika slag, hamnar och flygplatser med godshantering.

Omställning till fossilfria godstransporter

Klimatet är vår tids ödesfråga och en av regeringens högst prioriterade frågor. Om utsläppen av växthusgaser fortsätter i nuvarande omfattning ökar risken för allvarliga, genomgripande och oåterkalleliga effekter för ekosystem, och därmed för oss människor. Hela den globala ekonomin måste ställa om för att möta klimatutmaningen. Att vara konkurrenskraftig under de kommande decennierna innebär att vara konkurrenskraftig i den omställningen. Regeringens ambition är därför att Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsland. Regeringen har beslutat om en klimatstrategi, i vilken minskade utsläpp från transporter utgör en viktig del. För godstransporterna inriktas arbetet på att öka transporteffektiviteten, bland annat genom samordning och samhällsplanering, men också på att genomföra övergången till förnybara drivmedel, utveckla energieffektivare fordon och stärka kapaciteten för att flytta över transporter från väg till järnväg och sjöfart. Innovationer som utgör delar av lösningen på klimatfrågan ska också implementeras i transportsystemet och därigenom också visas upp i den permanenta världsutställning som det svenska transportsystemet ska vara.

Transporteffektivitet

Godstransporterna i Sverige bör vara transporteffektiva, vilket innebär att transporterna ska vara så effektiva som möjligt utifrån energi-, miljö- och ekonomiska perspektiv för att åstadkomma tillgänglighet, hållbarhet och konkurrensförmåga. För att nå detta krävs att tillgängligheten kan öka samtidigt som det trafikarbete som krävs för att uppnå motsvarande tillgänglighet kan minska, att de fordon som används är energieffektiva och att de drivmedel som används är förnybara och hållbara. Det finns stor potential i att öka transporteffektiviteten, exempelvis genom samordning av transporter för att öka fyllnadsgrad, minska tomtransporter och effektivisera rutter.

Insatser:

Längre och tyngre fordon. Regeringen vill möjliggöra för längre och tyngre fordon och avser att fort-

Foto: Sjöfartsverket

Inrikes sjöfart och närsjöfart har potential att avlasta väginfrastrukturen, minska andelen kortväga lastbilstransporter och därmed minska trängseln på vägarna. Genom bland annat fler inre vattenvägar och utvecklad samordning ska sjöfartens potential tas tillvara.

Foto: Eskilstuna kombiterminal

En förutsättning för intermodala transporter är väl fungerande terminaler, som kan binda ihop trafikslagen till en transportkedja. Kombiterminalen i Eskilstuna är Stockholmsregionens största. Den är helt elektrifierad och har dagliga tågpendlar till hamnar i Göteborg, Malmö och Trelleborg.

satt investera i ett kapacitetsstarkt och effektivt transportsystem. Längre och tyngre fordon stärker näringslivets konkurrenskraft. Rätt genomfört kan det på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt, bidrar till lägre utsläpp av växthusgaser. För att möjliggöra transporter med längre och tyngre tåg ska viktiga godsstråk på järnvägsnätet i ett första steg anpassas för 750 meter långa tåg och på längre sikt för 1 000 meter långa tåg. Åtgärder ska också göras för att på relevanta banor kunna höja den största tillåtna axellasten (STAX) till 25 ton (generellt) och 32,5 ton (Malmbanan). Regeringen anser att varje trafikslag ska användas till det den passar bäst till. Tunga lastbilar om 74 ton kan effektivisera godstransporterna till och från omlastningspunkter vid hamn och järnvägsterminaler. Trafikverket ansvarar för att genomföra åtgärder för att öka vägnätets bärighet till bärighetsklass 4. Regeringen vill fortsätta analysera om och var längre lastbilar bör tillåtas på det svenska vägnätet i syfte att minska godstransporternas klimatpåverkan. En förutsättning för att det ska kunna tillåtas är att det inte försvårar att uppfylla nollvisionen för antalet döda och allvarligt skadade i trafiken eller målet att flytta långväga godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Anpassning av järnvägen och vägnätet för längre och tyngre fordon bör i den utsträckning det är möjligt och då det är samhällsekonomiskt motiverat genomföras stråkvis och sträckor som ansluter till hamnar eller kombiterminaler bör prioriteras.

Öppna data för ökad fyllnadsgrad. För att öka transporteffektiviteten krävs att information som kan användas för att öka godstransporternas horisontella samordning, samlastning och fyllnadsgrad inom alla trafikslag kan sammanställas och delas på ett smart och lättillgängligt sätt, samtidigt som kraven på informationssäkerhet beaktas. Regeringen kommer därför att uppdra åt Trafikverket att utarbeta ett förslag på hur ett sådant system, som omfattar såväl godstransporter i städer som långväga godstransporter, bör utformas och förvaltas.

Ökad nyttjandegrad i järnvägssystemet. Förutom att det finns möjlighet att frakta mer gods med de tåg som körs i dag genom att till exempel öka fyllnadsgraden och använda utrymme vid returfrakter finns

också möjlighet att, genom ökad flexibilitet i tåglägestilldelningen, använda fler tåglägen än i dag för godstransporter. Regeringens ambition är att järnvägens kapacitet och potential ska nyttjas fullt ut. Regeringen kommer därför att ge Trafikverket i uppdrag att utreda förutsättningarna för och ta fram förslag till åtgärder för att öka godstransporternas nyttjandegrad i järnvägssystemet, utan att det drabbar persontrafiken.

Samhällsplanering för godstransporter

Godstransporter bidrar till att tillgodose behov som människor och företag i hela landet har. Samtidigt påverkar godstransporterna miljön i städerna, exempelvis ljudmiljön, luftkvaliteten och trafiksäkerheten. För att skapa hållbara transporter finns det behov av en förbättrad samordning mellan transport- och markanvändningsplanering. Regeringen anser att godstransporter behöver inkluderas i de olika planeringsprocesserna på ett tydligare sätt såväl lokalt och regionalt som nationellt. Förutsättningarna för användning av nya lösningar inom godsområdet behöver förbättras. Det finns också ett behov av att öka kunskapen och kompetensen om godstransporter och logistik i den lokala och regionala samhällsplaneringen.

Insatser:

Infrastrukturplaneringens näringslivsfokus stärks. I framtidens infrastrukturplanering bör näringslivets behov och industrins investeringar i produktionskapacitet analyseras och beaktas. Regeringen kommer att uppdra åt Trafikverket att analysera hur näringslivets behov av godstransporter bättre kan vägas in infrastrukturplaneringen. Regeringen bedömer att det, utöver att bättre spegla näringslivets behov av godstransporter, även kan bidra till förbättrade förutsättningar att beakta intermodala transportlösningar med låga utsläpp av växthusgaser i planeringsprocessen.

Regional samordning. Regeringen anser att det är viktigt att arbetet med effektivisering av godstransporter och omställning till fossilfria godstransporter samordnas regionalt. Regeringen har därför uppdragit åt Länsstyrelserna att samordna regionala åtgärder för fossilfria transporter och arbeta för ett ökat genomslag av de nationella klimat- och energimålen inom den lokala och regionala samhälls- och infrastrukturplaneringen. För att skapa förutsättningar för ökad samordning av godstransporter har regeringen även uppdragit åt Statens energimyndighet att, under 2018–2021, i dialog med Boverket, Trafikverket, länsstyrelserna och aktörer med regionalt utvecklings-ansvar planera och genomföra insatser i form av bland annat metoder för att genom den fysiska planeringen nå transporteffektivitet. I flera län har regionala godsstrategier tagits fram, vilket regeringen ser positivt på.

Stärkt planering för godstransporter. Att utveckla den strategiska fysiska planeringen är en central del i att skapa förutsättningar för hållbara godstransporter. Regeringen menar att hanteringen av godsrelaterade transporter i den lokala och regionala fysiska planeringen bör ses över för att klarlägga om åtgärder behöver vidtas. Kunskap och kompetens kring godsrelaterade transporter behöver också stärkas på lokal och regional nivå.[35] Regeringen vill därför stödja kommuner, länsstyrelser och aktörer med regionalt utvecklingsansvar i arbetet med att främja en effektivare användning av infrastruktur och fordon, både i den fysiska planeringen enligt plan- och bygglagen (2010:900), i förslag till regionala länsplaner för transportinfrastruktur och i trafikförsörjningsprogram. En nationell vägledning för en utvecklad planering och samordning av godstransporter bör tas fram, som riktar sig till kommuner, länsstyrelser samt regionala organ och som tar sikte på att underlätta den lokala och regionala infrastrukturplaneringen. Detta kan även inkludera planering för samordningslösningar av transporter vid större bygg- och anläggningsprojekt för att effektivisera och minska transporter under genomförande. Inom ramen för detta arbete ska goda exempel på hur godstransporter kan beaktas i samhällsplaneringen sammanställas och lyftas fram och kommuner och regionala aktörer ska ges möjlighet till erfarenhetsutbyte.

Krafttag för förnybara drivmedel

För att minska växthusgasutsläppen från inrikes transporter (exklusive luftfart) med 70 procent till 2030 jämfört med 2010 krävs bland annat att fossila bränslen i stor utsträckning ersätts med förnybara drivmedel. Det sker en successiv omställning till förnybara drivmedel, men omställningen går inte tillräckligt fort. På kort sikt behöver vägtransporter i ökad utsträckning använda förnybara drivmedel, men sett över en längre tid även luftfarten och sjöfarten. Tillgången till förnybara drivmedel är än så länge begränsad, men Sverige har samtidigt goda möjligheter att producera förnybara drivmedel som i ett livscykelperspektiv har låga växthusgasutsläpp. Exempelvis erbjuder skogen en unik möjlighet att utveckla nya produkter och tjänster, som bidrar till lägre utsläpp av växthusgaser och samtidigt skapar arbetstillfällen på landsbygden. Regeringen vill därför höja tempot i arbetet

med att öka både produktionen och användningen av hållbara förnybara drivmedel.

Insatser:

Fossila bränslen byts ut mot biodrivmedel. Bränslebytet[36] är ett av regeringens viktigaste styrmedel för att skapa långsiktiga förutsättningar för ökad användning av hållbara biodrivmedel i transportsektorn. Bränslebytet införs den 1 juli 2018 och innebär ändrade skatteregler för drivmedel och krav på minskade utsläpp från bensin och dieselbränslen genom låginblandning av biodrivmedel. Kraven skärps över tid och den indikativa reduktionsnivån innebär att inblandningen av biodrivmedel bedöms komma att bli ungefär 50 procent i bensin och dieselbränsle 2030. Potentialen för inhemsk produktion är väsentlig och reduktionsplikten gör det möjligt för svenska företag att investera i ny produktionskapacitet för hållbara biodrivmedel.

Långsiktiga spelregler som främjar hållbara biodrivmedel. Förnybara bränslen måste ges goda förutsättningar att konkurrera med fossila bränslen, så att andelen förnybara bränslen successivt kan öka. Det nya reduktionspliktssystemet syftar till att successivt öka graden av låginblandning av biodrivmedel i bensin och diesel. Reduktionsplikten bör kompletteras med fortsatt skattebefrielse, så långt det är möjligt, för höginblandade och rena biodrivmedel samt biogas, så att dessa biodrivmedels konkurrenskraft gentemot deras fossila motsvarigheter kan behållas. Regeringen vill att biogasens nytta som resurs tas till vara på bästa sätt. En särskild utredare ska därför kartlägga hur biogasens nytta som resurs kan tas till vara på bästa sätt och ge förslag på hur biogas kan ges konkurrenskraftiga villkor genom långsiktigt stabila spelregler (dir. 2018:45). Utvecklingen på vägområdet går från förbränningsmotorer mot motorer med elektriska drivlinor. Elektriska drivlinor är mer energieffektiva, varför regeringen bedömer att utveckling av drivmedel som används med dessa är särskilt intressant. Regeringen har även uppdragit åt en särskild utredare att analysera behovet av styrmedel för att främja användningen av biobränslen för flyget och vid behov ta fram förslag till sådana styrmedel (dir. 2018:10).

Statens godstransporter och godstransportrelaterade tjänster ska bli fossilfria. Regeringen anser att det är av stor vikt att statliga myndigheter ställer krav i upphandlingar på godstransportområdet som bidrar till att transportsektorns klimatmål nås. Upphandlingsmyndigheten kommer under 2018 att redovisa sitt arbete med vägledning till offentliga aktörer för att underlätta miljöanpassad upphandling av transporttjänster, samt hur myndighetens strategi för utveckling och uppdatering av kriterier för transportsektorn ser ut. Regeringen kommer därefter att ta ställning till om fler åtgärder behövs. Regeringens ambition är även att fartyg som staten äger i möjligaste mån ska drivas fossilfritt. Regeringen har därför uppdragit åt Trafikverket att analysera förutsättningarna för en omställning till fossilfrihet för statligt ägda fartyg[37] och lämna förslag på hur omställningen kan genomföras.

Forskning om biodrivmedel. Sverige bedöms ha goda förutsättningar att utveckla en inhemsk produktion av biobränsle, vilket skulle kunna skapa nya arbetstillfällen. Regeringen stödjer forskning som syftar till att vidareutveckla bränslen och minska produktionskostnaderna av biobränsle till transportsektorn, bland annat genom Statens energimyndighet och Verket för innovationssystem (Vinnova). Statens energimyndighets samverkansprogram för förnybara drivmedel och system och biodrivmedelsprogram, liksom Vinnovas strategiska innovationsprogram för bioinnovation är några exempel.

Innovationskluster för hållbart flygbiobränsle. Regeringen har uppdragit åt Statens energimyndighet att verka för ökad användning av hållbara biobränslen inom flyget. I uppdraget ingår att utlysa medel för att stödja forskning och utveckling av hållbara biobränslen för flyg och att inrätta ett innovationskluster som samlar hela värdekedjan från skogen till vingen.

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

Främja introduktionen av tunga fordon med låga utsläpp. Regeringen anser att det behövs utsläppskrav för tunga fordon på EU-nivå och arbetar därför för att ett system utvecklas för att mäta koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning från dessa och för att utsläppskrav på tunga fordon införs. Sverige stödjer EU-kommissionens ambition att utveckla principen om att förorenaren ska betala genom en prissättning på koldioxid. Samtidigt vill regeringen analysera om det finns behov av ytterligare styrmedel för att tillräckligt många tunga fordon ska bytas ut mot fordon med låga

Foto: Bro terminal/Coop AB

Coop Sverige AB kör huvuddelen av sina långväga godstransporter mellan Helsingborg och Stockholm på tåg. De räknar med att det minskar utsläppen av koldioxid med 6 500 ton koldioxidekvivalenter per år.

utsläpp och hur sådana kostnadseffektiva styrmedel i så fall kan utformas.

Innovationskluster för etanol. Regeringen har beslutat att skapa ett innovationskluster med fokus på lösningar för etanolproduktion och drift med etanolfordon i regional- och fjärrdistribution, samt bidra till utvecklingen av fossilfria tunga transporter internationellt. Syftet är att bidra till omställningen till fossilfrihet i Sverige, att främja export av hållbara lösningar och att därigenom också bidra till minskade utsläpp i andra länder.[38]

Innovationskluster för flytande biogas. Regeringen har beslutat att skapa ett innovationskluster med fokus på flytande biogas. Klustret ska verka för demonstration av teknik för produktion av flytande biogas, drift med gasfordon i regional- och/eller lokaltrafik, och kombinationer av dessa tekniker i Sverige. Tunga godstransporter och möjlighet till gasdrift inom sjöfart är andra områden som bör inkluderas i klustret. Syftet är att bidra till omställningen till fossilfrihet i Sverige, att främja export av hållbara lösningar och att därigenom också bidra till minskade utsläpp i andra länder.

Internationell samverkan för minskade utsläpp från sjöfarten och luftfarten. Regeringen anser att internationell samverkan är avgörande för en hållbar sjöfart på lika villkor. I april 2018 antog FN:s sjöfartsorgan, International Maritime Organization (IMO), en initial strategi för att minska utsläppen av växthusgaser från den internationella sjöfarten. Strategin innebär bland annat att utsläppen ska minska med minst 50 procent fram till 2050 jämfört med 2008 års nivå, och sträva mot fossilfrihet så snart som möjligt. Regeringen avser att fortsätta bidra aktivt i IMO:s arbete för att minska växthusgasutsläppen från den internationella sjöfarten. För att skapa förutsättningar för inblandning av biodrivmedel i marina bränslen avser regeringen verka för att internationella regelverk och standarder anpassas för förnybara marina drivmedel. För flyget har Icao beslutat om ett globalt styrmedel, Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (Corsia), som innebär att utsläpp från internationellt flyg ska stabiliseras på 2020 års nivå. Regeringen anser att det är positivt att en överenskommelse har nåtts, men att ambitionsnivån för Corsia behöver höjas över tid. Regeringen avser att vara fortsatt drivande för en sådan höjning av ambitionsnivån.

Nationell satsning på elektrifiering av godstransporter

Ökad elektrifiering av godstransporter behövs för att nå transportsektorns klimatmål och kan även bidra till förbättrad luftkvalitet och minskat buller i städerna. Regeringen genomför därför en nationell satsning på elektrifiering av godstransporter för att stödja omställningen.

Insatser:

Elvägar som en del av transportsystemet. Regeringen bedömer att elvägar kan bidra till att effektivisera godstransporterna och minska utsläppen av växthusgaser. En långsiktig plan för uppförande och utbyggnad av elvägar ska därför tas fram. Viktiga godsstråk, som exempelvis Europavägarna mellan Stockholm, Göteborg och Malmö och kopplingarna till viktiga hamnar, bör prioriteras. Behovet av kompletterande tekniker för eldrift utanför elvägsnätet, till exempel snabbladdning för tung trafik, bör beaktas i det fortsatta arbetet. För att åstadkomma en snabb introduktion av elvägar ska en pilot, där elväg kan testas och olika relevanta aspekter utvärderas på en längre sträcka, genomföras. Utvecklingen av elvägar samlar nya konstellationer av aktörer och kräver nya lösningar för säkerhet och drift. Elsäkerhetsverket har inlett ett arbete med att tillhandahålla vägledning om elsäkerhetsaspekter riktad till beställare och inköpare av varor och tjänster och tagit fram förslag på ett utvecklat regelverk för elsäkerhet för elvägar. Ett forum för dialog om dessa frågor mellan berörda myndigheter och aktörer i branschen bör också skapas.

Testcenter för elektromobilitet. Inom ramen för Testbädd Sverige skapas ett testcenter för elektromobilitet, kallat LETS (Laboratory for Electrified Transports Sweden), där nästa generations hållbara lösningar för eldrivna fordon och fartyg kan utvecklas. Satsningen på ett testcenter syftar till att påskynda utvecklingen av framtidens elektrifierade transportmedel och stärka förutsättningarna för svenska företag att dra nytta av det teknikskifte som nu sker.

Elektrifiering av tung trafik. En stor del av godstransporterna sker inom samma kommun och i allt högre utsträckning med mindre lastbilar och distributionsfordon. Kortare transporter inom en kommun har förutsättningar för att gå över till eldrift. Tunga fordon är i allmänhet svårare att elektrifiera eftersom de förbrukar mer energi och därför kräver större batterier. Regeringen arbetar aktivt för att etablera ett system som bidrar till en omställning till tunga fordon med låga utsläpp av växthusgaser. Som en del i detta studerar regeringen möjligheten att främja marknadsintroduktion av eldrivna mindre lastbilar i städer exempelvis för varudistribution och sophämtning.

Infrastruktur för laddning av tunga fordon. En analys ska göras av hur behovet av snabbladdare längs större vägar förväntas utvecklas och hur en tillräcklig utbyggnad kan främjas.

Ökad elektrifiering av sjöfarten. Nedsättningen av energiskatten för landström ska förlängas. Regeringen arbetar för att det horisontella programmet för sjömotorvägar inom EU:s transeuropeiska transportnät (TEN-T) i högre grad kan utnyttjas till landströmsanläggningar.

Ökad krafttillförsel inom järnvägen. Järnvägen är redan i hög grad elektrifierad.[39] För att säkerställa att järnvägsnätet kan trafikeras med längre, tyngre och större tåg behöver även kapaciteten i elkraftsystemet byggas ut. Elektrifiering av resterande järnväg bör fortsätta, särskilt i anslutning till industrier och hamnar i de fall det är samhällsekonomiskt motiverat.

Förstärkt och förlängt klimatinvesteringsstöd. Klimatinvesteringsstödet, Klimatklivet, ger förutsättningar för investeringar som långsiktigt minskar utsläppen och insatser i transportsektorn är centrala. Hittills är installation av laddpunkter för elfordon det vanligaste åtgärdskategorin inom Klimatklivet och utökad produktion av biogas är en av de kategorier som har fått mest stöd. Regeringen har förstärkt och förlängt Klimatklivet. Under 2018 uppgår stödet till cirka 1,7 miljarder kronor. För 2019 och 2020 beräknas stödet uppgå totalt 2 miljarder kronor respektive 3 miljarder kronor, och därefter 2,3 miljarder kronor per år till och med år 2023. Samtidigt har regeringen förstärkt stödet för lokal- och regional kapacitetsutveckling för klimat- och energiomställning. Regeringen bedömer att detta samlat kommer att bidra till en ökad takt i omställningen av transportsektorn i hela landet.

Urbana godstransporter

En hållbar stadsutveckling utgår från en helhetssyn på hur städer ska omfatta både miljömässiga, sociala och ekonomiska dimensioner. Godstransporter är en förutsättning för ett hållbart samhällsbygge i städerna, samtidigt som dessa godstransporter påverkar miljön, exempelvis ljudmiljön, luftkvaliteten och trafiksäkerheten. Många lösningar finns lokalt och regeringens roll är att stödja kommunerna i arbetet med att utveckla nya lösningar. Ökad samordning, bättre ruttplanering, högre fyllnadsgrad och anpassade tider för transporter bör kunna effekti-

Godstransporter är en förutsättning för ett hållbart samhällsbygge i städerna, samtidigt som transporter påverkar exempelvis ljudmiljö, luftkvalitet och trafiksäkerhet. Nya affärs- och transportupplägg möjliggör godstransporter på andra tider och sätt än tidigare, till exempel med eldrivna fordon.

Foto: Älskade stad/Stockholms kommun

Sverige ligger i framkant av utvecklingen av elvägar. Demonstrationsprojekt med olika tekniker pågår längs väg E16 utanför Sandviken och på väg 893 mellan Arlandas fraktterminal och Rosersbergs logistikområde. eRoadArlanda använder en elskena i vägbanan för att driva och ladda fordonen.

Foto: eRoad Arlanda

visera godstransporterna i städerna. Regeringen är positiv till de försök som olika kommuner har genomfört för att samordna sina varutransporter. Regeringen bedömer också att omlastning till godstransporter med cykel och med eldrivna fordon i städerna har potential, särskilt för de sista kilometrarna. I kommuner med närhet till vatten kan även sjöfart vara ett alternativ. Det finns också potential för samordning av bygg- och anläggningstransporter, särskilt i urbana områden. Regeringen bedömer att samordning av urbana godstransporter kommer att behöva ske i större skala i framtiden, vilket kräver nya samarbeten och innovativa lösningar. Ny teknik och nya affärs- och transportupplägg möjliggör godstransporter på andra tider och sätt än tidigare. Detta kan öka såväl kapaciteten som trafiksäkerheten och förbättra miljön i städerna, samtidigt som godstransporterna kan ske smidigare och till lägre kostnad. Kommunerna har goda möjligheter att reglera trafiken lokalt för att möjliggöra sådana lösningar.

Insatser:

Stadsmiljöavtal för godstransporter. En stor del av godstransporterna sker inom en kommun. Samtidigt som transporterna har behov av ökad framkomlighet och kapacitet ska städer vara attraktiva livsmiljöer med frisk luft och utan störande buller. Regeringen bedömer att förutsättningarna för användning av nya lösningar inom godsområdet behöver förbättras. Regeringen utvecklar därför stadsmiljöavtalen för att omfatta insatser för samordning och effektivisering av godstransporter.[40] Under åren 2018–2029 avsätts 100 miljoner kronor per år, sammantaget 1,2 miljarder kronor, för godstransportrelaterade åtgärder inom ramen för stadsmiljöavtalen.

Innovationskluster för transporteffektiva elektrifierade urbana godstransporter. Regeringen har beslutat att skapa ett innovationskluster med fokus på transporteffektiva lösningar för elektrifierade urbana godstransporter inklusive övriga delar för ett fungerande logistiksystem, exempelvis ruttplanering, automatisering, samlastning, ökad fyllnadsgrad och omlastning för distribution med andra fordon i stadsmiljö. Syftet är att bidra till omställningen till fossilfrihet i Sverige, att främja export av hållbara lösningar och att därigenom också bidra till minskade utsläpp i andra länder.[41]

Ökat fokus på godstransporterna i stadsutvecklingen. Hållbara godstransporter är en viktig del i en hållbar stad och svenska lösningar för hållbara urbana godstransporter bör visas upp som en viktig del i den smarta staden. Regeringen bedömer att godstransporternas betydelse behöver uppmärksammas i högre utsträckning än tidigare i arbetet med hållbar stadsutveckling, exempelvis genom den nationella export- och investeringsplattformen Smart City Sweden, Rådet för hållbara städer och arbetet med att tillvarata digitaliseringens möjligheter[42] för transporter i städer.

Innovation, kompetens och kunskap

För att stärka Sveriges konkurrenskraft krävs förmåga att skapa och producera innovativa lösningar och tekniker samt att utveckla befintliga och nya företag. Sverige ska vara en permanent världsutställning för innovationer på transportområdet.[43] Därför ska fortsatta satsningar göras på forskning och innovation inom svenska styrkeområden. Det ska vara möjligt för innovationer att efter test och utvärdering snabbt gå från pilot till verklighet och bli en del av den permanenta världsutställningen och av godstransportsystemet.

Permanent världsutställning för innovationer på transportområdet

Regeringen har en vision om ett hållbart digitaliserat Sverige och har målsättningen att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter. Sverige ligger i framkant när det gäller utveckling av uppkopplade, samverkande och självkörande fordon och system på transportområdet och den positionen är viktig att värna.

Hela den globala ekonomin måste ställa om för att möta klimatutmaningen. Att vara konkurrenskraftig under de kommande decennierna innebär att vara konkurrenskraftig i den omställningen. Regeringen bedömer att digitalisering och skapandet av ett smartare transportsystem har god potential att minska utsläppen.

Insatser:

Satsning på forskning och innovation. Åtta miljarder kronor i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportsystemet för perioden 2018–2029 ska gå till forskning och innovation. Medlen ska används till forskning och innovation för alla trafikslag. Trafikverket gör inom ramen för detta en särskild satsning på godstransportområdet kallad Gods i fokus. Teknik och lösningar som utvecklats inom ett trafikslag ska kunna vidareutvecklas för fler trafikslag, exempelvis för fjärrstyrning och automatiserade fordon. Sverige ska fortsatt ligga i framkant inom forskning och utveckling om uppkopplade automatiserade fordon.

Innovationsupphandling. Trafikverket är den största beställaren i anlägg-

Foto: Peggy Bergman/Scania AB

Sverige ligger i framkant när det gäller utveckling av uppkopplade, samverkande och självkörande fordon och system på transportområdet. Genom digitalt sammankopplade fordonståg kan en lastbil styra flera efterföljande lastbilar. Att köra i fordonståg sparar bränsle.

ningsbranschen och har i uppdrag att i rollen som beställare, särskilt arbeta för att produktivitet, innovation och effektivitet på marknaderna för investeringar, drift och underhåll ökar, samt att svara för och finansiera forskning och innovation inom transportområdet. Innovationsupphandling är ett viktigt verktyg i arbetet med dessa frågor i genomförandet av den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029.

Gröna och digitala godsstråk. Sverige ska vara i framkant med att implementera ny teknik som elvägar, möjligheter att använda digitalt sammankopplade fordonståg (kolonnkörning) och skapa tillgång till hållbara drivmedel på prioriterade godsstråk. Sverige verkar även för att regelverket för EU:s transeuropeiska transportnätverk (TEN-T) ska vara mer fokuserat på uppkoppling och klimatsmarta lösningar.

Elvägar. Sverige ligger i framkant av den tekniska utvecklingen av elvägar och demonstrationsprojekt pågår längs väg E16 utanför Sandviken och vid Arlanda flygplats. Elvägar erbjuder en lösning för att kraftigt minska utsläpp från vägtransporter. Regeringen arbetar därför för att elvägar ska kunna bli en del av det svenska transportsystemet och därigenom också en del av den permanenta världsutställning som regeringen har ambitionen att transportsystemet ska vara. Nästa steg är att genomföra ett pilotprojekt där elväg testas och utvärderas på en längre sträcka.

Fyra nya innovationskluster. Regeringen har beslutat att fyra nya innovationskluster ska skapas för att stödja omställningen till fossilfrihet. Regeringen har uppdragit åt Statens energimyndighet att inrätta innovationsklustren, som ska fokusera på hållbara bränslen för flyget, lösningar för produktion av och drift med etanol, flytande biogas respektive transporteffektiva elektrifierade urbana godstransporter.

Kraftsamling för uthålliga och uppkopplade godstransporter. Inom samverkansprogrammet Nästa generations resor och transporter görs en kraftsamling för att skapa ett uthålligt och uppkopplat godstransportsystem, som fokuserar på effektivisering av urbana och multimodala logistiksystem genom digitalisering, uppkopp-

ling och användning av förnyelsebara energikällor. Det övergripande syftet är både att göra det svenska transport- och logistiksystemen ledande för att uppnå en nationell konkurrenskraft och att skapa lösningar som kan exporteras på världsmarknaden. Arbetet, som samordnas av CLOSER (plattform för samverkan för ökad transporteffektivitet), påbörjades under 2017 och omfattar åtta olika projekt inom de strategiska områdena digitaliserad och uppkopplad logistik respektive energiförsörjning och logistik.

Skyltfönster inom järnväg och sjöfart. Regeringen vill tillsammans med näringslivet verka för att skyltfönster för ny teknik, exempelvis test- och demonstrationer av smart och flexibel omlastning och automatiska transportsystem skapas i anslutning till järnväg och hamnar. Regeringen är positiv till det internationella arbete som pågår inom Shift2Rail (S2R) och till arbetet inom exempelvis Digital Transport and Logistics Forum (DTLF) med att ta fram en gemensam standard för att spåra gods och ge kunder, terminaler och hamnar möjligheter att följa godset. Regeringen bedömer att arbetet med forskning och innovation på transportområdet som rör järnväg behöver samordnas och stärkas.

Sjöfarten utvecklas i riktning mot att bli allt mer automatiserad, och på längre sikt och för vissa fartygssegment, helt autonom (obemannade fartyg). Forsknings- och utvecklingsprojekt bidrar till en säker, effektiv och hållbar sjöfart för att tillfredsställa framtidens behov. Några exempel på detta är Sjöfartsverkets innovationsarbete inom sjömotorvägskonceptet Sea Traffic Management, Interreg-projektet EMMA som utvecklar inlandssjöfarten och Stena AB:s batteriprojekt[44] för testning av eldrift. Flera nya internationella eller regionala regelverk har nyligen börjat gälla, eller kommer snart börja gälla, med syfte att minska sjöfartens miljö- och klimatpåverkan och här ligger svensk sjöfart långt framme. Regeringen anser att det är särskilt angeläget med de insatser för ökad forskning och innovation som planeras inom transportområdet som rör sjöfart. Dessa insatser bidrar till att främja högkvalitativa godstransporter med sjöfart samt ger ökade möjligheter till export av hållbara lösningar.

Drönare. Obemannade luftfartyg, så kallade drönare, utgör ett teknikområde som för med sig såväl nya möjligheter som utmaningar i framtida logistikkedjor, leveranser och godstransporter. Drönare har potential för exempelvis leveranser i svårtillgängliga områden eller miljöer som är farliga för människor. Det är därför viktigt att Sverige har ett regelverk som stödjer den tekniska utvecklingen och de möjligheter som tekniken innebär.[45] I fråga om drönare är det också viktigt att beakta frågor om personlig integritet, säkerhet och användningen av luftrummet. I kölvattnet av gemensamma harmoniserade EU-regler på området kan den nationella regleringen behöva ses över. Regeringen avser att uppdra åt Transportstyrelsen att analysera utmaningar på kort och lång sikt avseende användning av drönare.

Nordiskt samarbete för effektivare godstransporter. Många godstransporter passerar genom flera länder i Norden och de nordiska länderna har mycket gemensamt. Det finns därför mycket att vinna på att samarbeta kring forskning och utveckling. Regeringen kommer därför att fortsatt verka för nordiskt samarbete på godstransportområdet, bland annat genom att följa och stödja det EU-stödda nordiska projektet Nordic Way och genom det nordiska ordförandeskapsprojektet om hållbara nordiska städer med fokus på klimatsmart mobilitet, däribland attraktiva och klimatsmarta transporter i städer.

Kompetens inom godstransporter och logistik

Kompetensförsörjning och kontinuerlig kompetensutveckling är grundläggande förutsättningar för att företag ska bli innovativa och konkurrenskraftiga och därigenom kunna utveckla nya varor och tjänster. Att kunna rekrytera, behålla och utveckla rätt kompetens utgör grunden för varje branschs framtid. Inom gods- och logistikområdet är efterfrågan på arbetskraft stor och det råder i dag brist på teknisk kompetens på i princip alla utbildningsnivåer.

Näringslivet har ett stort ansvar för kompenstutveckling för att bland annat kunna attrahera personal. Rörlighet på arbetsmarknaden, mellan universitet och högskolor, forskningsinstitut och näringsliv, samt mellan anställning och företagande, är viktigt för kunskapsöverföring, kompetensförsörjning och omställningsförmåga. Även rörlighet mellan länder är viktigt för att få tillgång till rätt kompetenser.

Insatser:

Utbyggt kunskapslyft. Regeringen genomför ett betydande kunskapslyft som ger människor möjlighet att utvecklas och stärka sin ställning på arbetsmarknaden samtidigt som förutsättningarna för såväl offentlig sektor som näringsliv att få den kompetens de behöver stärks. Kunskapslyftet beräknas under 2018 omfatta cirka 86 000 statligt finansierade utbildningsplatser inom regionalt

yrkesinriktad vuxenutbildning (regionalt yrkesvux), yrkeshögskolan, folkhögskolan samt inom universitet och högskolor. Inklusive tidigare års satsningar föreslås kunskapslyftet byggas ut och beräknas omfatta omkring 100 000 utbildningsplatser 2021. Det innebär att fler har möjlighet att utbilda sig till yrken som järnvägsprojektör, lokförare och trafiklärare, men även att fler med ingenjörsutbildning och andra samhällsviktiga utbildningar som behövs kommer ut på arbetsmarknaden.

Fler platser inom yrkesförarutbildningen. Från 2018 tillförs inom ramen för kunskapslyftet medel för omkring 1 000 platser till yrkesförarutbildning för att ge kommunerna möjlighet att möta en ökad efterfrågan på utbildningsplatser inom transportnäringen.

Stärkt kvalitet i yrkesutbildningarna för vuxna. En långsiktig satsning görs på stärkt kvalitet i yrkesutbildningen för vuxna och för att bredda utbudet av utbildningar.[46]

Kompetens för järnvägen. Behovet av kompetens inom järnvägsområdet är stort på alla utbildningsnivåer och områden. Samtidigt kommer branschen att behöva anställa fler personer med delvis nya kompetenser framöver, då stora satsningar på en modern järnväg görs. Regeringen avser att analysera hur tillgången på kompetens på järnvägsområdet kan förbättras inom ramen för utbildnings- och arbetsmarknadspolitiken och hur ökad rörlighet mellan olika yrkeskategorier som kan arbeta inom järnvägen kan främjas. Regeringen ser positivt på järnvägsbranschens initiativ för att öka och stärka samverkan inom näringslivet och med universitet och högskolor.

Effektivare lotsutbildning för att utbilda fler lotsar. Sjöfartsverkets lotsutbildning är kostsam och det tar förhållandevis lång tid för en lots att utbildas.[47] Samtidigt finns ett behov av att utbilda fler nya lotsar. Regeringen avser därför att se över lotsutbildningen med fokus att minska utbildningskostnaderna och snabbare få ut nya lotsar i arbete.

Ökad kunskap om godstransporter och varuflöden

Statistik och kunskapsunderlag av hög kvalitet underlättar analyser av utvecklingen av godstransporter och möjliggör framtagande av bättre styrmedel för att påverka utvecklingen mot mer hållbara och effektiva godstransporter. Regeringen anser att det är viktigt att fortsätta att utveckla statistik och kunskap på godstranportområdet.

Insatser:

Kunskap om urbana godstransporter. I dag saknas samlad och systematiskt sammanställd statistik om urbana godstransporter. Regeringen bedömer att kunskapen om urbana godstransporter behöver öka och att ett långsiktigt arbete med att inkludera nya datakällor och utveckla statistiken på detta område behövs. Parallellt med ett arbete för att framställa regelbunden officiell statistik bör ett kunskapsunderlag om urbana transporter byggas upp.

Förbättrade kunskapsunderlag om järnvägstransporter. En samordnad styrmodell bör, i samverkan med branschen och med hänsyn till andra aktörers kunskapsbehov, utvecklas för transportmyndigheternas försörjning och förvaltning av data om järnvägstransporter. Regeringen ser även behov av metodutveckling för dataförsörjning och analys av intermodala transporter och trafikslagsövergripande transportrelationer. Utvecklingen av statistik avseende transportflöden på järnväg med ökad geografisk indelning, terminalstruktur och noder samt intermodala godsflöden och skillnader i definitionen av lasttyp bör prioriteras de kommande åren.

Prognoser för vägfordonsflottan. Regeringen anser att prognoser för vägfordonsflottans utveckling, inklusive lätta och tunga lastbilar, bör tas fram kontinuerligt för såväl kort tid som lång sikt. Vidare ser regeringen behov av att utveckla lastbilsstatistiken så att den inkluderar samtliga transporter på det svenska vägnätet, inklusive utländska fordon (cabotage och internationella transporter).

Utvecklade modeller. Regeringen bedömer att befintliga prognosmodeller och samhällsekonomiska modeller behöver utvecklas utifrån ett godstransportperspektiv, så att de bättre avspeglar konsekvenserna för godstransporterna vid förseningar samt bättre hanterar investeringar som knyter samman transportsystemet med internationella godskorridorer. Urbana transporter bör även inkluderas i de samhällsekonomiska analyserna.

Utvecklad kunskap om trafikens samhällsekonomiska kostnader. Regeringen har uppdragit åt Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) att fortsätta utveckla forskningen om trafikens samhällsekonomiska kostnader. Uppdraget omfattar alla trafikslag, samt både gods- och persontransporter i de delar där det finns fortsatta behov, vilket framför allt bedöms vara inom sjö- respektive luftfart.

Genom ett samarbete mellan AB Volvo, Coop AB och DB Schenker AB har en utsläppsfri lastbil för tempererade livsmedelstransporter tagits fram. Projektet, DenCity, leds av CLOSER.

Foto: AB Volvo

Fotnoter

1. För att jämföra hur det svenska transportsystemet står sig i konkurrens med andra länder studeras Logistics Performance Index (LPI). För att spegla hur kvaliteten i det svenska transportsystemet per trafikslag i bred mening står sig i förhållande till andra länder används The Global Competitiveness Index (GCI). Under 2016 var Sverige rankat som nummer tre enligt LPI och som nummer sex enligt GCI.

2. Exportvärdet var drygt 2 046 miljarder kronor 2017. Cirka 70 procent av exporten bestod av varor. Importvärdet var 1 891 miljarder kronor 2017.

3. Det är generellt godsmängd mätt i ton eller trafikarbete mätt i ton/kilometer som beskrivs, inte värdet av godset, om inget annat anges.

4. Statistiken om de utländska lastbilarnas transporter i Sverige baseras på respektive EU samt EES-lands lastbilsundersökning, motsvarande den undersökning som finns i Sverige.

5. De transporter som både startar och slutar i ett visst land och som utförs av lastbilar registrerade i ett annat land. Tanken med cabotage är att den ska vara av tillfällig karaktär (med ”tillfälligt” avses i förordning (EG) nr 1072/2009 högst tre cabotagetransporter inom sju dagar efter att en internationell transport till värdmedlemsstaten utförts) och bidra till att öka lastbilarnas nyttjandegrad. Cabotage får endast förekomma under vissa givna förutsättningar som regleras av EU.

6. De svenskregistrerade lastbilarna transporterade drygt 3,3 miljoner ton gods från Sverige till utlandet och nästan 2,6 miljoner ton gods till Sverige från utlandet under 2016.

7. Vagnslast innebär gods lastat för en kund på en järnvägsvagn med en fraktsedel och som fraktas mellan två punkter som båda är spåranslutna. Det kan jämföras med kombitrafik som sker i system där semitrailrar, växelflak och containrar transporteras på såväl järnväg som landsväg.

8. Totalt 16 hamnar hanterar även gods på järnväg.

9. Connecting Europe Facility (CEF)

10. Ett växelflak är ett löstagbart flak, som är utrustat med nedfällbara stödben så att det lätt kan ställas av eller lastas på ett fordon utan yttre hjälpmedel.

11. Kunskap om fyllnadsgrad saknas i stor utsträckning. Bedömningar från transportmyndigheterna indikerar att fyllnadsgraden sannolikt inte är högre än 50 procent, utan snarare ligger kring 20–30 procent. Se till exempel Femstegsmodellen, Trafikverket.

12. Varugrupperna i Trafikanalys varugruppsundersökning heter trä respektive varor av trä och kork.

13. Varugruppen i Trafikanalys varugruppsundersökning heter ”jordbruks-, jakt- och skogsbruksprodukter”.

14. Bärighetsklass 4 är en ny bärighetsklass. En väg som är klassad som bärighetsklass 4 tillåter 74 tons bruttovikt. Tidigare var bärighetsklass 1, som är tillåten för bruttovikt upp till 64 ton, den bärighetsklass som tillät högst bruttovikt.

15. Under 3,5 ton.

16. Största tillåtna axellast.

17. Bruttodräktighet är ett volymmått och anger fartygets storlek.

18. I varje län finns en regionalt utvecklingsansvarig aktör. Ansvaret kan i dag ligga på ett landsting, ett samverkansorgan eller en länsstyrelse. Regeringen har beslutat att föreslå riksdagen att ändra lagstiftningen så att alla landsting i Sverige kommer att ha det regionala utvecklingsansvaret från och med 1 januari den 2019.

19. Kommunens mer specifika roll i arbetet med godstransporter i tätort beskrivs i TRAST – Handbok för godstransporter i den täta staden och Samlade laster från Sveriges Kommuner och Landsting.

20. Den fasta förbindelsen mellan Danmark och Tyskland mellan Rödby och Puttgarden kommer att vara en ungefär 19 kilometer lång kombinerad väg- och järnvägstunnel. Under byggtiden anlägger Banedanmark järnvägen som leder fram till den framtida fasta förbindelsen. I projektet ingår förutom ombyggnad av ett 100-tal broar även ett extra spår längs den befintliga linjen mellan Vordingborg och anslutningen till den fasta förbindelsen över Fehmarn Bält. Spåret kommer att elektrifieras och precis som övriga delar av de danska järnvägarna kommer ett nytt signalsystem införas.

21. Trafikverkets prognos innebär en ökning till 154 miljarder tonkilometer 2030. En linjär framskrivning baserad på glidande medelvärdet ger däremot ett förväntat transportarbete 2030 på cirka 113 miljarder tonkilometer.

22. E-handeln stod för 8,7 procent av detaljhandelns omsättning 2017.

23. Postnord AB tog under 2017 emot cirka 150 000 paket varje dag från Kina. Under 2018 började Postnord AB ta ut moms och hanteringsavgift på alla varor varpå antalet paket minskade. Postnord AB är den enda aktör i Sverige som lyder under den konvention som bland annat reglerar import och export av postförsändelser, UPU-konventionen. Det innebär att om något skickas per post i ett annat land är det Postnord AB som transporterar varan i Sverige.

24. Inom samverkansprogrammet Uppkopplad industri och nya material ingår att samla och utveckla den svenska

expertisen kring additiv tillverkning och 3D-skrivare.

25. I april 2018 antog FN:s sjöfartsorgan, International Maritime Organization (IMO), en initial strategi för att minska utsläppen av växthusgaser från den internationella sjöfarten.

26. En förklaring till detta är sannolikt allt fler lätta lastbilar, vars trafikarbete nära nog fördubblats mellan 1999 och 2014, liksom fler transporter i urbana miljöer där godsmängden per transport i genomsnitt är lägre än för långväga transporter.

27. Yrken inom ban-, el-, signal- och teleteknik.

28. Connecting Europe Facility (CEF).

29. European Maritime Single Windows Environment.

30. Den 22 september 2010 antogs förordningen (EU) nr 913/2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik. I förordningen fastställs regler för inrättande och organisation av internationella järnvägskorridorer för konkurrenskraftig godstrafik i syfte att utveckla ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik. Förordningen ska tillämpas på förvaltning och utnyttjande av järnvägsinfrastruktur som ingår i godskorridorer. Sverige omfattas av godskorridor Skandinavien–Medelhavet med huvudlinjen Oslo/Stockholm–Malmö–Köpenhamn–Hamburg–Innsbruck–Verona–Palermo, vilken etablerades den 10 november 2015. I bilaga II till förordning (EU) nr 1316/2013 om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa har korridorens linjesträckning från den 10 november 2018 utökats till att också omfatta linjerna Oslo–Malmö–Trelleborg.

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

32. Årligen betalas cirka 1,5 miljarder kronor i sjöfartsstöd till svenska rederier. För att vara berättigad till sjöfartsstöd krävs att fartyget är registrerat i det svenska fartygsregistret och att rederiet bedriver verksamhet i internationell konkurrens.

33. Regeringen har avsatt 50 miljoner kronor per år under perioden 2018–2020 för eko-bonus.

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

35. Se till exempel Sveriges Kommuner och Landstings godsenkät 2015. År 2015 hade 16 kommuner en utpekad person som ansvarade för godstransportfrågor. Omkring 1/3 av de kommunerna som svarade hade en eller flera personer som arbetade 50 procent eller mer med godstransporter. Drygt 1/3 av de kommunerna som svarade hade någon form av strategi för hur godstransporter ska hanteras. Flera små eller mellanstora kommuner svarade dock inte, vilket eventuellt tyder på att personer som arbetar med godstransporter och kommuner som har en strategi för godstransporter i realiteten är ännu färre.

36. Förslaget presenterades i budgetpropositionen för 2018 (Prop. 2017/2018:1, utgiftsområde 20).

37. Museifartyg, fartyg inom Försvarsmakten samt Sjöfartsverkets isbrytare ska exkluderas ur analysen.

38. I september 2017 bjöd närings- och innovationsministern, infrastrukturministern och miljöministern in aktörer från godstransport-, drivmedels- och lastbilsbranschen till ett rundabordssamtal i syfte att diskutera tunga transporters omställning till fossilfrihet. Förslagen från rundabordssamtalet har därefter vidareutvecklats av branschen inom ramen för Fossilfritt Sverige och Samverkansprogrammet Cirkulär och biobaserad ekonomi.

39. Utom lok inom museijärnvägarnas verksamhet.

40. Genom att samordna varudistributionen kan transporternas klimat- och övriga miljöpåverkan minska. Det bidrar också till minskad trängsel, minskat buller, ökad trafiksäkerhet och ökad konkurrens bland leverantörer. Kommuner som använder sig av omlastning via distributionscentraler visar på en 70–80 procentig minskning av antalet transporter.

41. I september 2017 bjöd näringsministern, infrastrukturministern och miljöministern in aktörer från godstransport-, drivmedels- och lastbilsbranschen till ett rundabordssamtal i syfte att diskutera tunga transporters omställning till fossilfrihet. Förslagen har utarbetats av branschen inom ramen för Fossilfritt Sverige och Samverkansprogrammet för Cirkulär och biobaserad ekonomi.

42. Scania AB, AB Volvo, Volvo Cars AB, Stockholm kommun, Göteborgs kommun och Trafikverket har enats om att kraftsamla kring att gemensamt ta tillvara digitaliseringens möjligheter. Ett första steg är att genomföra demonstrationer med geostaket. Trafikverket leder styrgruppens arbete.

43. I linje med Sveriges forskningspolitiska mål att Sverige ska vara ett av världens främsta forsknings- och innovationsländer och en ledande kunskapsnation, där högkvalitativ forskning, högre utbildning och innovation leder till samhällets utveckling och välfärd, näringslivets konkurrenskraft och svarar mot de samhällsutmaningar vi står inför, både i Sverige och globalt.

44. Projektet delfinansieras av Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE) och Trafikverket.

45. Regeringen har tidigare redogjort för sin syn på drönare i flygstrategin som antogs januari 2017.

46. År 2018 tillförs för detta ändamål 315 miljoner kronor och därefter 340 miljoner kronor årligen.

47. Sjöfartsverkets utbildningsverksamhet – fokus lotsutbildning, PM 2015:7, Trafikanalys, 2015.

Regeringskansliet
Växel: 08-405 10 00
Besöksadress: Mäster Samuelsgatan 70, Stockholm
Webbplats: regeringen.se