

Infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm

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

Redovisning av uppdrag i Trafikverkets regleringsbrev 2021 avseende åtgärder redovisade i rapport ”Åtgärder för ökad andel godstransporter på järnväg och med fartyg”

Inledning

I Trafikverkets regleringsbrev för budgetåret 2021 står att ”Trafikverket ska intensifiera arbetet med att genomföra de åtgärder som redovisats i myndighetens rapport Åtgärder för ökad andel godstransporter på järnväg och med fartyg (TRV 2018/93267), redovisa hur arbetet fortskrider samt när åtgärderna beräknas vara genomförda. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast 31 december 2021.

Denna PM utgör redovisning av detta uppdrag.

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

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

Åtgärderna som är av varierande karaktär och omfattning finns närmare beskrivna i rapporten Åtgärder för ökad andel godstransporter på järnväg och med fartyg (TRV 2018/93267).

Skapa förutsättningar för fler godstransporter på järnväg och med fartyg

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

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

Nedan beskrivs hur arbetet med de olika åtgärderna fortskrider samt, när så är tillämpligt, när åtgärderna förväntas vara genomförda, avslutade eller på annat sätt omhändertagna i Trafikverkets verksamhet.

Insatser för utvecklad infrastrukturplanering

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

Detta arbete påbörjades under senhösten 2020. Under 2021 genomförs systemanalyser av överflyttningspotential samtidigt som intervjuer genomförs med företrädare för näringslivet om och under vilka förutsättningar en överflyttning kan ske. Slutsatser och resultat av detta kommer att sammanfattas i en rapport som färdigställs under senhösten 2021.

I arbetet, som bedrivs i nära samverkan med näringslivet, tas underlag fram som beskriver möjliga tågupplägg och åtgärdsbehov för att fördjupa Trafikverkets och näringslivets kunskap om överflyttningens förutsättningar och möjligheter på kort- och medellång sikt. Då analyserna i detta arbete sker på en mer detaljerad nivå och bland annat omfattar faktiska transportpriser med utländska chaufförer samt sker i direkt dialog med näringslivet istället för att bygga på historiska effektsamband kan slutsatserna komma att skilja sig från andra övergripande systemstudier. Fallstudier har genomförts i storstadstriangeln Stockholm-Malmö-Göteborg med kopplingar till Europa, Norge och Norrland/Finland.

Varuägare, speditörer och åkerier använder gärna sjöfart och järnväg men det är en långsam omställningsprocess. Den påbörjade dialogen kommer därför fortsätta under 2022 och de kommande åren.

Inom arbetet har vi även haft ett nära samarbete med den nationella samordnaren för inrikes sjöfart och närsjöfart där fallstudier kring framför allt Vänertrafiken använts som gemensamt underlag.

Systemanalyserna förväntas kunna att peka ut i vilka stråk eller kring vilka regionala noder som det utifrån dagens flödesstruktur finns överflyttningspotential och var åtgärdsvalsstudier bör genomföras i kommande steg. Sådana kommer i sin tur kunna bidra till kunskap om vilka trimnings- och underhållsåtgärder som behöver genomföras för att bibehålla eller förstärka förutsättningarna för fler godstransporter på järnväg eller med sjöfart och som därmed bör inkluderas i Trafikverkets processer. Fokus ligger på att utifrån en företagsekonomisk ansats peka ut stråk och de noder som har tillräckliga volymer och tillräckliga ekonomiska förutsättningar för en överflyttning.

Systemanalyserna färdigställs under 2021 och utgör underlag för vidare arbete med trafikslagsövergripande åtgärdsvalsstudier. Dialogen med näringslivet kommer dock att fortgå även under 2022.

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

Metodiken för åtgärdsvalsstudier, ÅVS, utgår från en bred ansats att identifiera lösningar på en brist eller utmaning i samtliga trafikslag. Även om metodiken är kvalitetssäkrad finns det brister i tillämpningen av denna som bland annat beror på vilka ingångsvärden och förutsättningar som utgör grund för en åtgärdsvalsstudie. Det kan t ex handla om att en brist eller ett problem beskrivs allt för snävt och fokuserar på ett specifikt transportslag eller en särskild kategori av åtgärder. Under 2021 och 2022 fortsätter arbetet med att hitta bättre arbetssätt för att hantera vilka brister och behov som behöver hanteras för att uppnå önskad funktion i transportsystemet och i samhället.

Syftet med att genomföra nationella åtgärdsvalsstudier för att lämna rekommendationer till beslut om fortsatt hantering är att säkerställa att brister hanteras på rätt nivå och för att undvika begränsningar utifrån t ex regionala indelningar. Under 2022 planeras den första av tre nationella åtgärdsvalsstudier att genomföras med koppling till överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och/eller sjöfart. De stråk som berörs är Mälardalen-Norrland, Göteborg-Mälardalen samt Skåne-Mälardalen. En studie planeras att genomföras varje år, 2022-2024 men i dagsläget är det inte beslutat i vilken ordning stråken kommer att studeras.

Trafikverket kommer också att utveckla verktyg som stöd i den tidiga selekteringsprocessen och för att säkerställa att de olika stegen i fyrstegsprincipen prövas.

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

Ett arbete med utveckling av effektsamband mellan tillståndet på spårväxlar och felfrekvens samt förseningar i järnvägstrafik, pågår men har p.g.a. pandemin samt den pågående åtgärdsplaneringen försenats något och beräknas vara klart i januari 2022.
Gult

Ett annat arbete avseende samhällsekonomisk värdering av varierande trafikscenarier med fel- och förseningsmodellen är genomfört och slutrapport har tagits fram.

Under hösten 2020 gjordes ett arbete med att ta fram en metod för samhällsekonomiska bedömningar av maximal tolerabel avbrottstid. En rutinbeskrivning finns för hur Trafikverket ska ta fram och fastställa maximal tolerabel avbrottstid och i den tydliggörs att samhällsekonomisk analys ska vara en del i bedömningen av hur långa avbrott som kan accepteras. Projektet är avslutat och klart.

Utöver ovanstående aktiviteter som finns omnämnda i rapport *Åtgärder för ökad andel godstransporter på järnväg och med fartyg (TRV 2018/93267)* har Trafikverket tagit initiativ till ytterligare utvecklingsarbete inom området. Några sådana initiativ är:

Utveckling av metodik för nedbrytning av tillväxttal för godstrafik på järnväg, som syftar till att förbättra hur den nationella prognosen i Samgodsmodellen återspeglas i de kalkylverktyg som bland annat används i åtgärdsvalsstudier. Under 2021 har ett internt pilotprojekt genomförts som syftar till att utvärdera ett av utvecklingsförslagen baserat på pivot-point metodik. Denna metodik presenteras i promemorian "Utvecklingsförslag för Bangods – Samgods". I dagsläget har beslut om fortsatt arbete inte fattats.

Ett annat initiativ är *Utveckling och implementering av metodik för kapacitetshantering i järnvägsterminaler* i den nationella godstransportmodellen Samgods. Projektet pågår under 2021 och beräknas vara klart innan årsskiftet.

Inom ramen för regeringsuppdraget "Uppdrag att ta fram ett kunskapsunderlag inför översyn av EU:s godskorridor på järnväg" har en utveckling av Samgodsmodellen skett som gör att den kan användas till EU-kalkyler och modellera s.k. förplanerade tåglägen. Arbetet avslutades under våren 2021.

Godstransporternas tillförlitlighet behandlas bristfälligt eller inte alls i samhälls-ekonomiska kalkyler för infrastrukturinvesteringar. För att komma tillrätta med detta har ett par projekt genomförts med syfte att göra skattningar av värdet av så kallad transporttidsvariation. Trafikverket har finansierat dessa och ytterligare studier som har gett skattade värden som potentiellt skulle kunna användas i samhällsekonomiska kalkyler för åtgärder inom transportsystemet.

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

Detta arbete, som handlar om att definiera planeringsförutsättningar där utgångsläget är att lösa eller minska transporter utifrån befintligt system och åtgärder som knyter ihop transportslag och transportsätt, planeras att påbörjas och genomföras under 2022.

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

En modell för överenskommelser för hamnar har testats i avsiktsförklaringen för projekt Skandiaporten och investeringen i en ny fördjupad farled till Göteborg. I denna har Trafikverket och Göteborgs Hamn tydliggjort att de i samförstånd ska verka för att utreda och definiera målsättningar och åtgärder för att dels främja en överflyttning av gods till sjöfart och järnväg, dels minska negativ lokal miljöpåverkan från sjöfarten och den tunga vägtrafiken till och från hamnens terminaler.

En utvärdering av denna modell kommer att ske tillsammans med Göteborgs hamn vid inledningen av 2022 och därefter kommer en uppdatering av rutiner och mallar att ske. Arbetet för att ta fram en liknande modell för terminaler har påbörjats och beräknas vara klart under 2022.

Ett förtydligande om att avsiktsförklaringar och överenskommelser kan inkludera motprestationer i form av exempelvis åtgärder som främjar en överflyttning av

godstransporter från väg till järnväg och sjöfart, har införts i samverkansöverenskommelsen mellan Trafikverket och Sjöfartsverket.

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

Forumet är etablerat och ett första möte hölls i november 2020 och ett andra i februari 2021. Ytterligare ett möte är inplanerat till tidig vår 2022. Ambitionen är därefter att fortsättningsvis mötas 2 ggr/år med Trafikverket som sammanhållande.

Trafikverket har därutöver inventerat vilka relevanta forum som finns i Europa och som skulle kunna öka myndighetens kunskap och kompetens på området. Dessa har också listats och stämmts av med näringslivet. Sedan i maj 2020 är Trafikverket medlem i den europeiska inlandssjöfarts-organisationen Inland Navigation Europe och sitter också med dess styrelse.

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

De aktuella sträckorna är Brofjorden-Göteborg samt Norvik-Södertälje där simuleringar genomförts. De preliminära resultaten inklusive grova kostnadsuppskattningar har redovisats av Sjöfartsverket. Slutrapporterna kommer att redovisas under hösten 2021.

På sträckan Brofjorden-Göteborg krävs så pass omfattande åtgärder att de behöver tas upp som ett namngivet objekt i nationell plan. I nuläget bedöms behovet inte vara så stort att det blir aktuellt att gå vidare. På sträckan Norvik-Södertälje faller det däremot inom ramen för trimningsåtgärder och bristen är här mer konkret. Som ett första steg har optimeringsåtgärder genomförts i delar av farleden för att möjliggöra för ny pråmtrafik mellan Mälaren och Norvik. Planeringen för mer permanenta åtgärder pågår och kommer att genomföras förutsatt att efterfrågan på dessa transporter kvarstår.

Detta är ett bra exempel på hur förhållandevis begränsade åtgärder kan bidra med stor nytta och leda till ett tydligt alternativ till vägtransporter på en viss sträcka.

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

Kartläggningen är tänkt att genomföras i dialog med branschen genom det särskilda forum för inlandssjöfart som bildats och som nämns ovan. Nästa möte sammankallas till under våren 2022.

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

Ett förtydligande gällande transporter av husmoduler har publicerats på Trafikverkets hemsida, med rekommendationen att dessa ska transporteras till och från närmsta hamn för att minimera landtransporterna. För transittransporter av husmoduler rekommenderas sjöfart generellt. Arbetet med att ta fram ett strategiskt dokument som grund för nya och mer långsiktiga riktlinjer pågår och förväntas färdigställas under 2022.

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

Arbete med identifiering av trimningsåtgärder som främjar en överflyttning och som bidrar till en ökad nyttjandegrad pågår. De identifierade trimningsåtgärderna kommer att omhändertas inom ramen för ordinarie linjeverksamhet och specifikt inom ramen för planering och uppföljning av investeringsverksamheten.

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

Trafikverket har nu implementerat funktionella system för hela järnvägssystemet där de olika teknikslagen hålls ihop för en mer samordnad planering. Funktionella system är avgränsade geografiska system med en utpekad ansvarig för att järnvägsanläggningen inom det funktionella systemet lever upp till överenskomna krav på funktionalitet. Nästa steg blir att koordinera arbetet genom att identifiera prioriterade anslutningar till terminaler/hamnar och tydliggöra att dessa ingår i de funktionella systemen och öka deras prioritet av i arbetet med dessa.

För att identifiera prioriterade transportflöden och -stråk och vilka anslutningar, noder och sträckningar till och från terminaler och hamnar som ska prioriteras har ett analysarbete påbörjats som beräknas vara klar under hösten 2021.

Med utgångspunkt i analysen, som också kommer att peka ut de största bristerna i respektive nod eller anslutning, behöver de funktionella kraven för varje prioriterad väg- och järnvägsanslutning ses över och beslutas och därefter inkluderas i underhållsplan för funktionella system. Detta planeras att ske under 2022.

Insatser för ökade godstransporter i järnvägssystemet

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

Nationell plan för transportsystemet 2018-2029 innehåller två namngivna objekt som specifikt riktar sig mot att kunna framföra längre tåg. Båda objekten har planerad byggstart 2024-2029, det vill säga under planperioden senare del.

Regeringen har dock under våren 2021 fattat byggstartsbeslut för objektet "LTS Hallsberg-Malmö/Göteborg, åtgärder för långa godståg", vilket innebär att åtgärder kan påbörjas redan under 2022 tidigare än planerat. Arbetet med objektet, "LTS Övrigt stommät, åtgärder för långa godståg" löper på enligt plan men kan eventuellt påbörjats något tidigare än vad den nationella planen anger.

Därutöver innehåller den nationella planen även en satsning på åtgärder för större godståg i form av ökad lastprofil. Arbeta med dessa åtgärder pågår och produktion är för närvarande planerad att ske runt 2025-2026. Genomförandet påverkas dock av olika faktorer, bland annat av möjlighet att få erforderliga tider i spår, och ställer stora krav på samordning och koordinering för att få en god framdrift. Genom att samordna åtgärder för längre, tyngre och större tåg, med andra planerade åtgärder skapas förutsättningar för en gott samhällsekonomiskt genomförande samtidigt som riskerna störningar för tågtrafiken minimeras.

Utöver dessa utpekade objekt genomförs även åtgärder i andra objekt som främjar godstrafiken, exempelvis byggnation av förbigångs- och mötesspår samt ombyggnad av bangårdar. Sådana åtgärder genomförs ibland annat utmed Godsstråket genom Bergslagen, mellan Hallsberg och Degerön, där flera objekt med utbyggnad till dubbelspår planeras.

Kardonbanan från Åby till Norrköpings hamn, som öppnades för trafik i februari 2021, triangelspår vid Bergsåker triangelspår samt förlängning av befintligt mötesspår och ett tredje mötesspåret i Röstbo mellan Kilafors och Holmsveden är exempel på åtgärder som färdigställts under året.

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

Flera åtgärder pågår för att förstärka elkraftsystemets effekt- och överföringskapacitet och på så sätt säkerställa att det finns tillräckligt med elkraft för pågående och kommande trafikökningar på järnvägen. Det handlar om projekt för att öka kapaciteten i kontaktledningssystemet och omformarstationerna som förser tågen med el samt hjälpkraftsystemet som matar ström till signalsystem, växlar och övrig utrustning längs banan.

Några av de kostnadsmässigt större åtgärderna som pågår är ombyggnad och uppgradering av inköpta tyska omformare, åtta olika åtgärder för ökad kapacitet i kontaktledningssystemet och en rikstäckande åtgärd för att få automatstyrd växelvärm i hela Sverige. Därutöver pågår ett program med en uppgradering av roterande omformare i bland annat Sköldinge, Falköping, Ösmo och Kristinehamn som samtliga uppgraderats i år.

Vissa projektstarter har försenats i utrednings-, projekterings- och produktions-skedet, då den stora volymen av projekt inneburit svårigheter med att hitta bemanning av projektledare med rätt kompetens. Trafikverket jobbar dock intensivt för att tillsätta fler projektledare för att säkerställa en fortsatt god framdrift. En liknande utmaning i arbetet är tillgången på entreprenörer, som resulterat i få anbud och höga kostnader för vissa uppdrag.

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

Trafikverket är en av grundarmedlemmarna inom det europeiska forskningsprogrammet Shift2Rail som var en del av Horisont 2020 som pågått från år 2015. De sista projekten som startades 2020 väntas vara avslutade år 2024. Nedan redovisas arbete under år 2021 i de sista pågående projekten inom Innovationsprogram 5 (godsprogrammet) och Cross Cutting Activities (tvärgående aktiviteter), varav det projekt som startades tidigast, startade år 2015-2016.

Inom IMPACT-2 har arbete och analyser kring samhällsnyttor kring olika innovationer av Shift2Rail levererats och fortsatta analyser görs på EU-nivå med Trafikverket som en av de ledande aktörerna.

Inom FR8RAIL II har en integrerad miljö för tidtabellsplanering demonstrerats där Linköpings Universitet utvecklar en modul (TiMo) med koppling till RISE forskningsplattform M2. Demonstrationerna har utförts för olika användarfall för omplanering av tågplan samt sammanvävning av terminalplanering för godstransporter.

KTH har vidareutvecklat kunskap för att demonstrera makrosimulering av tidtabeller baserad på systemet Proton (som tidigare tagits fram i projektet Plasa). Planering finns i syfte att använda Proton Makrosimulering hos Trafikverket. Tanken är att börja använda detta för banarbetsplanering som en del i TPÅ-processen (Trafikpåverkande åtgärder). Under år 2021 tar Trafikverket Proton i förvaltning.

På Malmö godsbangård pågår forskning inom projektet FR8RAIL III för samplanering mellan Trafikverket (infarts/utfartsbangård), Green Cargo (rangering) och Mertz Kombiterminal. Planeringsprinciperna förväntas kunna implementeras under perioden 2022-2024.

Ytterligare en demonstration genomfördes inom projektet FR8RAIL II lördagen den 17 april 2021 då ett rekordlångt godståg med en tåglängd på 835 m kördes mellan Maschen och Malmö godsbangård. Provet som genomfördes i samarbete med DB Cargo Scandinavia AS, syftade till att visa på möjligheten att öka kapaciteten med hjälp av längre, tyngre och snabbare godståg. Arbete med att på regelbunden basis införa dessa tåglängder till Malmö pågår och förväntas införas inom 1-2 år.

Dessutom utvecklas inom FR8RAIL III en avancerad mjukvara för bildigenkänning som kombineras med en RFID-läsare i syfte att identifiera vagnar, lastbärare och farligt-godsskyltar. När tågen passerar genom en "intelligent videoport" digitaliseras all information och kan spridas till alla intressenter. En sådan port, avsedd för demonstration i Kville, Göteborg, invigdes i juni 2021. Den intelligenta videoporten förväntas rullas ut i ScanMed-korridoren de kommande åren där förutom terminaler även gränspassager kan bli aktuella att utrustas med portar. Genom en hög grad av installationer av RFID-läsare i infrastrukturen, där Trafikverket har installerat 390

läsare, kommer gods och vagnar att kunna följas i realtid. Denna utveckling fortsätter nu, bland annat i Scanmed-korridoren.

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

Syftet med arbetet i Tillsammans för tåg i tid, TTT, är att säkerställa att järnvägsbranschen arbetar för att tågpunktligheten i det svenska järnvägssystemet ständigt förbättras.

TTT har under 2020 drivit projekt om ökad kanalprecision för godståg, där har flera möjliga åtgärder identifierats för att nå målet om kanalprecision +/- 15 minuter och medelhastighet ≥ 62 km/h. Här har Trafikverket fått ansvar att driva ett arbete med slopade avrundningar i tidtabellskonstruktion och göra en översyn av konstruktionsordningen.

Därutöver har ett projekt om avvikande hastighet för godståg drivits. Anledningen till det är att JAS-kodning (Avvikande sammansättning anmäld av järnvägsföretag) gett upphov till 10 000 försenings-minuter per månad. Projektet har därför lokaliserat vilka de främsta orsakerna till detta är och identifierat aktiviteter med åtgärder för att minska antalet förseningsminuter. Aktiviteter som föreslagits är bland annat att införa konstruktionshastighet i körorder, införa en ny JAS-kod för "annan hastighet än planlagd samt att införa mer rättvisande gånghidsmallar.

Utöver detta så bedriver ett järnvägsföretag ett internt arbete där de ser över sina "värstingtåg" och bakgrunden till orsakerna bakom deras avvikelser.

Under 2021 har det ordinarie arbetet med att ta hand om resultatet av projekten och den kontinuerliga bevakningen och utvecklingen av punktligheten för godståg fortsatt inom ramen för TTT. Godsfrågorna berörs och utvecklas också i en bredare kontext i Järnvägsbranschens samverkansforum, JBS.

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

Trafikverket fortsätter att utveckla och effektivisera kapacitetstilldelningen på järnväg. Implementeringen av MPK, Marknadsanpassad Planering av Kapacitet, fortsätter.

MPK är en del av Trafikverkets projekt Digitaliseringen av tåglägestjänsten, DAT, och levererar nya verktyg i form av ett nytt planeringssystem (TPS), en ny plattform för ansökan om kapacitet (Kapacitetsportalen), samt nya arbetsätt och en utvecklad tågplaneprocess inför Tågplan 2023.

De två första ibruktagandena inom MPK är genomförda vilket betyder att processen för tidiga skeden där banarbeten anmäls respektive processen där tåg företagen hämtar planeringsförutsättningarna inför ansökan till kommande tågplan är i drift. Under 2022 kommer de återstående stegen i tågplaneprocessen att tas i bruk så att hela den kommande tågplanen för 2023 kommer att produceras i det nya systemet.

Trafikverket deltar dessutom aktivt inom Rail Net Europe, RNE, för att möjliggöra och påverka implementeringen av Timetabling and Capacity Redesign for Smart Capacity



TTR. Syfte med det internationella TTR-arbetet är att införa en harmoniserad kapacitets-tilldelningsprocess för hela den europeiska järnvägen. I Sverige pågår arbetet med TTR både nationellt och internationellt. TTR Sverige syftar till att säkerställa att Trafikverket har möjlighet att efterleva kommande lagkrav kopplat till TTR samt att förbereda den svenska järnvägsbranschen inför förändringen. Genom aktivt deltagande i de internationella TTR-arbetsgrupperna säkerställs att Trafikverket har inflytande över den internationella gemensamma utformningen av TTR och att dessa går i en för Sverige gynnsam riktning utifrån våra ståndpunkter i centrala frågor. Införandeperioden för TTR Sverige är inte beslutad men bedöms vara år 2023-2030.

Insatser för bättre kunskap, samverkan och incitament

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

Trafikanalys förslag till "en breddad ekobonus" riktar sig både till järnväg, sjöfart och intermodala transporter.

Trafikverket har vidtagit förberedande åtgärder för kunna svara upp mot ett eventuellt sådant uppdrag. Regeringen har beslutat att tillföra ytterligare medel till befintligt ekobonus-system, som endast är riktat till sjöfarten och avser åren 2021 och 2022.

Trafikverket har beviljat medel till fyra nya sjöfartsprojekt varav två i dagsläget har påbörjats. Det ena projektet avser bulktransporter skogsråvara mellan Kalmar och Köpenhamn och det andra projektet avser transporter av ro-ro-gods mellan Nynäshamn och Rostock.

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

På Trafikverkets hemsida finns nu en översiktlig beskrivning över möjligheterna att ansöka om stöd för överflyttning från väg till järnväg och sjöfart.

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

Trafikverket upprätthåller i olika etablerade forum en regelbunden och löpande dialog såväl med branschorganisationer och andra företrädare för näringslivet, som med enskilda aktörer som utför eller handlar upp godstransporter eller på annat sätt är verksamma i transportkedjan. Detta sker bland annat i olika regionala forum eller i det nationella näringslivsråd som Trafikverkets planeringsdirektör håller med branschorganisationer två gånger per år.

Därtill förs en mer händelsestyrd dialog med branschföreträdare och enskilda aktörer kring aktuella frågor och utmaningar.

Ett exempel på en riktad aktivitet som genomförts under året är det webbsända samtalet runt kurrenskraftiga godstransporter på järnväg med medverkande från såväl järnvägsföretag, som varuägare och företrädare för logistikföretag som använder flera trafikslag i sina transporttjänster.

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

Arbetet är påbörjat och när det gäller frågan om rabatt på sträckor med avsevärt underutnyttjande så har det identifierats två sträckor som delvis kan anses vara avsevärt underutnyttjade och möjligheten att erbjuda rabatt på dessa sträckor har undersökts. Sträckorna i fråga är linjen mellan Kilafors och Umeå samt linjen mellan Göteborg och Storvik. I båda fall skulle tåg som passerar en ”avsevärt underutnyttjad sträcka” även behöva passera linjedelar med ett mycket högre kapacitetsutnyttjande. Det bedöms därmed inte skäligen att införa en rabatt eftersom en förflyttning till dessa sträckor inte är önskvärd.

I övrigt kan konstateras att en rabatt för att främja ny järnvägstrafik sannolikt skulle vara möjlig i Sverige. Trafikverket behöver dock avsluta utredningen och sammanväga nyttor och kostnader för samtliga aktörer innan beslut kan fattas om införande av rabatt för ny järnvägstrafik. Inför detta behöver Trafikverket även bestämma målgrupp, tidsram och storleksordning på en sådan rabatt.

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

Sjöfartsverket har ännu inte framfört något sådant behov till Trafikverket.

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

Trafikverket har under året inventerat vilka regionala godstransportråd eller liknande forum som Trafikverket tagit initiativ till eller medverkar i samt beskriva hur dessa fungerar. Regionala godstransportråd eller andra sådana samverkansforum där Trafikverket deltar utgör en plattform som möjliggör såväl formell som informell dialog runt näringslivets behov och förväntningar på transportsystemet.

Trafikverket kan genom sin nationella och regionala representation identifiera potential eller fånga upp intresse hos varuägare och transportköpare att byta transportslag i hela eller delar av sin transportkedja. Detta kan ske i de kontakter som skapas inom regionala godstransportråd men även utifrån en mer allmän kännedom om näringslivets enskilda aktörer, produktion och transportbehov.

I många fall förutsätter en överflyttning av transporter inte åtgärder i infrastrukturen utan det som krävs är istället en bättre bild av och förståelse för hur t ex järnvägs-transporter och marknaden för sådana ser ut och fungerar. I sådana fall kan Trafikverket agera som en oberoende aktör och ge intressenter de svar och bidra till den förståelse som krävs för att de ska kunna fatta de beslut som krävs för att realisera ambitionerna att transportera mer gods på järnväg och med sjöfart.

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

Utvecklingen är klar och systemet kommer att publiceras på Trafikverkets hemsida preliminärt under december 2021.

Vad gäller information om kombiterminaler behöver terminalägare och verksamhetsansvariga tillfrågas innan information om dessa kan läggas ut. Detta kommer att ske inom ramen för den ordinarie förvaltningen, när systemet publicerats.

Insatser för stärkt forskning och innovation

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

Trafikverket gör mindre uppdateringar i sin Forsknings- och innovationsplan under hösten 2021. Den uppdaterade FoI-planen publiceras i januari 2022. Överflyttning prioriteras av tre portföljer och detaljeringsgraderna i utlysningen har ökat. Tre portföljer – Planera, Sjöfartsområdet och Strategiska initiativ – lyfter fram överflyttning som ett viktigt område.

Trafikverket har också tagit fram ett informationsmaterial om möjligheter till finansiering av FoI-projekt om överflyttning. Materialet omfattar bland annat Energimyndighetens program, samt forskningsplattformen Triple F.

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

För att åstadkomma en transport- och kostnadseffektiv hantering för överflyttning av gods från väg till järnväg och sjö behöver terminalhanteringen blir mer automatiserad, digitaliserad och elektrifierad. En förkommersiell upphandling undersöks ytterligare tillsammans med andra myndigheter inom ramen för regeringsuppdraget ”Uppdrag att intensifiera arbetet med att främja intermodala järnvägstransporter”, som ska redovisas senast den 31 december 2021.