

Ta höjd för och utnyttja digitaliseringens effekter och möjligheter

Catharina Elmsäter-Svärd

Ordförande, Drive Sweden





Drive Sweden

Automatiska Transportsystem

DRIVE · SWEDEN

Automated – Connected – Shared
Mobility-as-a-Service
for people and goods



Watch the entire Drive Sweden vision at www.drivesweden.net

DRIVE SWEDEN



superior situational awareness



Göteborgs Stad



Stockholms stad



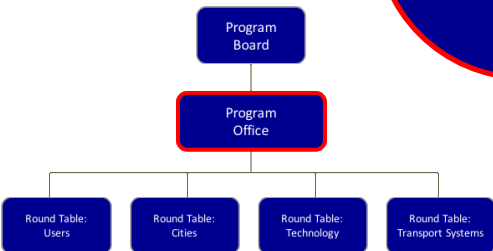
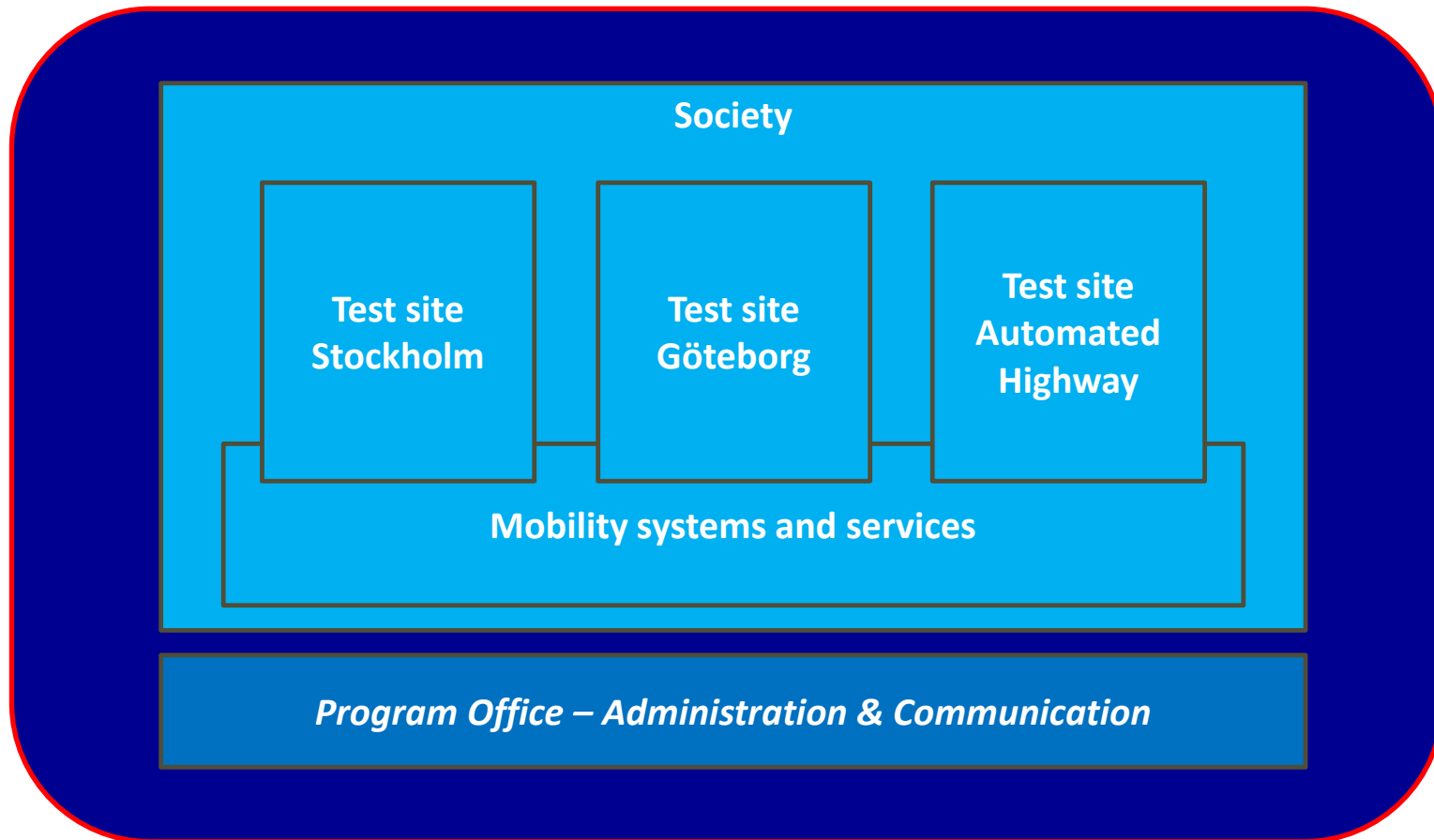
ACTIVE SAFETY TEST AREA



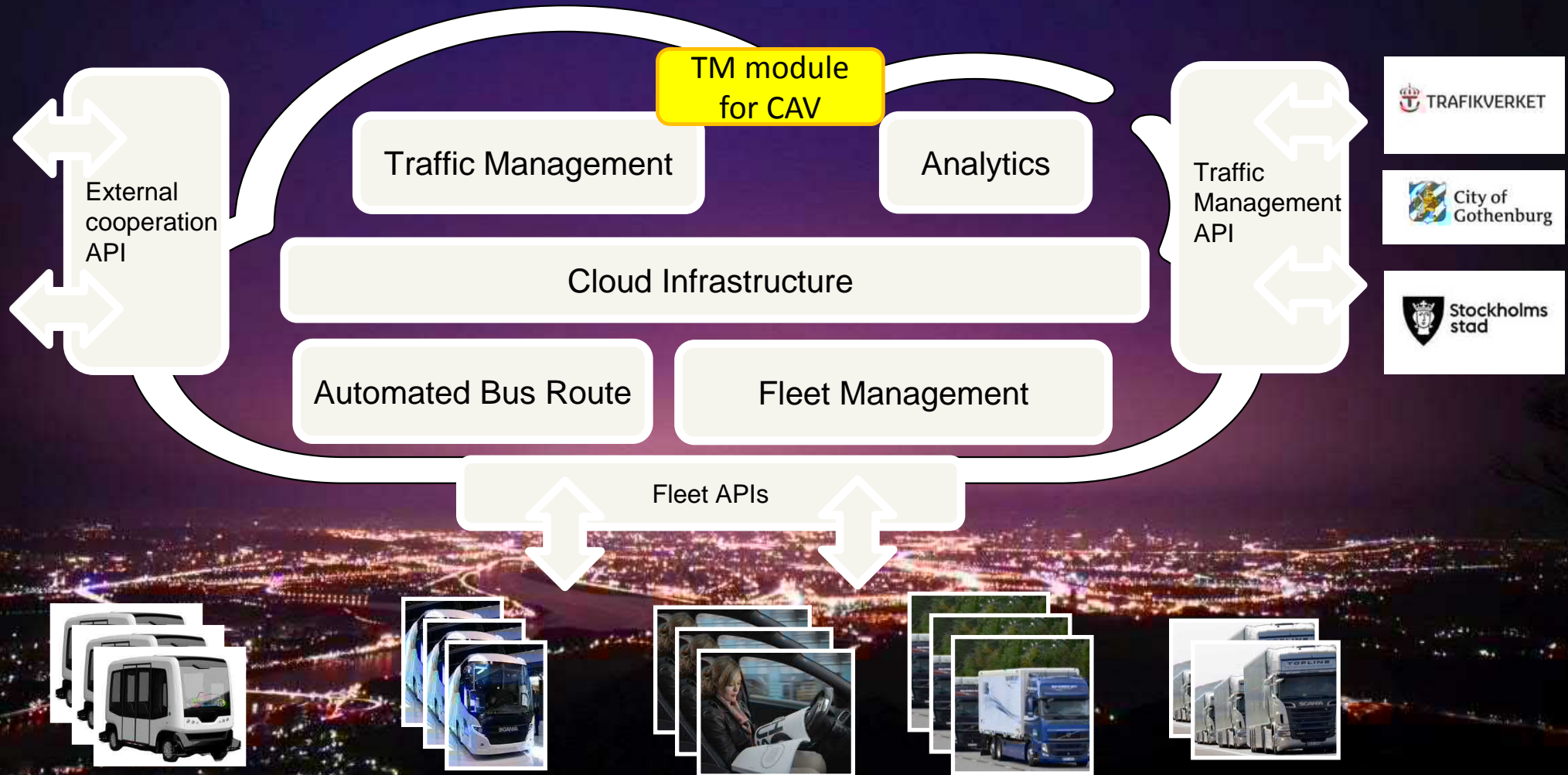
True testing since 1973



Program Office & 5 sub-programs



Drive Sweden – Open Cloud



Nästa generations resor och transporter

Identifierade samverkansinsatser:

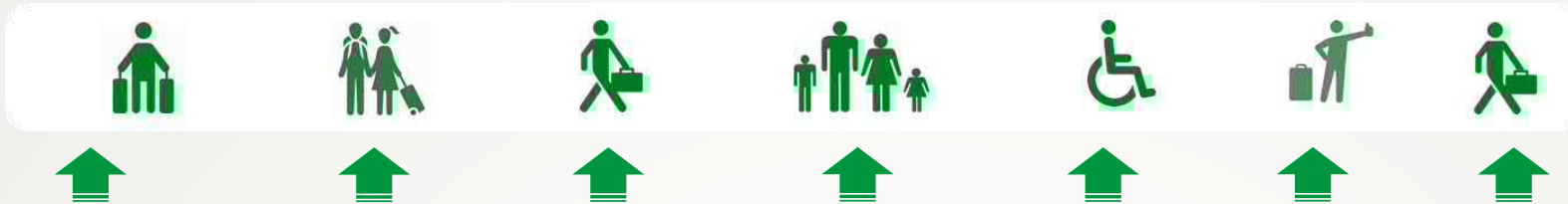
- Nya lösningar för resvaneundersökningar som big data och data mining
- Innovationsupphandlingar och andra nya lösningar för drift och underhåll
- Mobilitet som en tjänst i stor skala
- Självkörande, delade, elektriska fordon i systemlösningar



Foto: Anna Nilén/Folio



Säljande part



Östgötastrafiken Regionens bussar	SJ	TÅXI STOCKHOLM 15 00 00	Flygbussarna AIRPORT COACHES	Hertz	UBER	Pressbyrå	SJ	whim	Google	Scandic	VOLVO	?	?
västtrafik	Skånestrafiken	Tågkompaniet	Swebus	Taxi Kurir	DriveNow	resrobot	EGENCIA	UbiGo	Facebook	Scandic	ICA	?	?
		mtr express	104 650 000	AVIS	sunfleet	resia			Apple				

Teknisk och affärsmässig samordning och/eller integration
(kommer finnas flera aktörer som har en integrationsroll)

Producent

SL	västtrafik	SJ	Tågkompaniet	Flygbussarna AIRPORT COACHES	styr & ställ	TÅXI STOCKHOLM 150000	Taxi Kurir	Hertz	AVIS	DriveNow	Bla Bla Car	SCOUT24 GRUPPEN	UBER EATS
Östgötastrafiken Regionens bussar	Länstrafiken	mtr express	Swebus	nettbuss	Sweden by Bike	CABONLINE	UBER	SIXT	Europcar	sunfleet	LYNK&CO	uberPOOL	Bussgods
Nobina	SJ	MTR			Clear Channel					MOVE ABOUT Zero Hassle - Zero Emissions	Audi unite	SHARE IT	DHL
transdev	Keolis		Professionella åkare				Professionella åkare						Privatpersoner

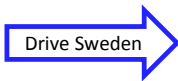
Nästa generations resor och transporter

Identifierade samverkansinsatser:

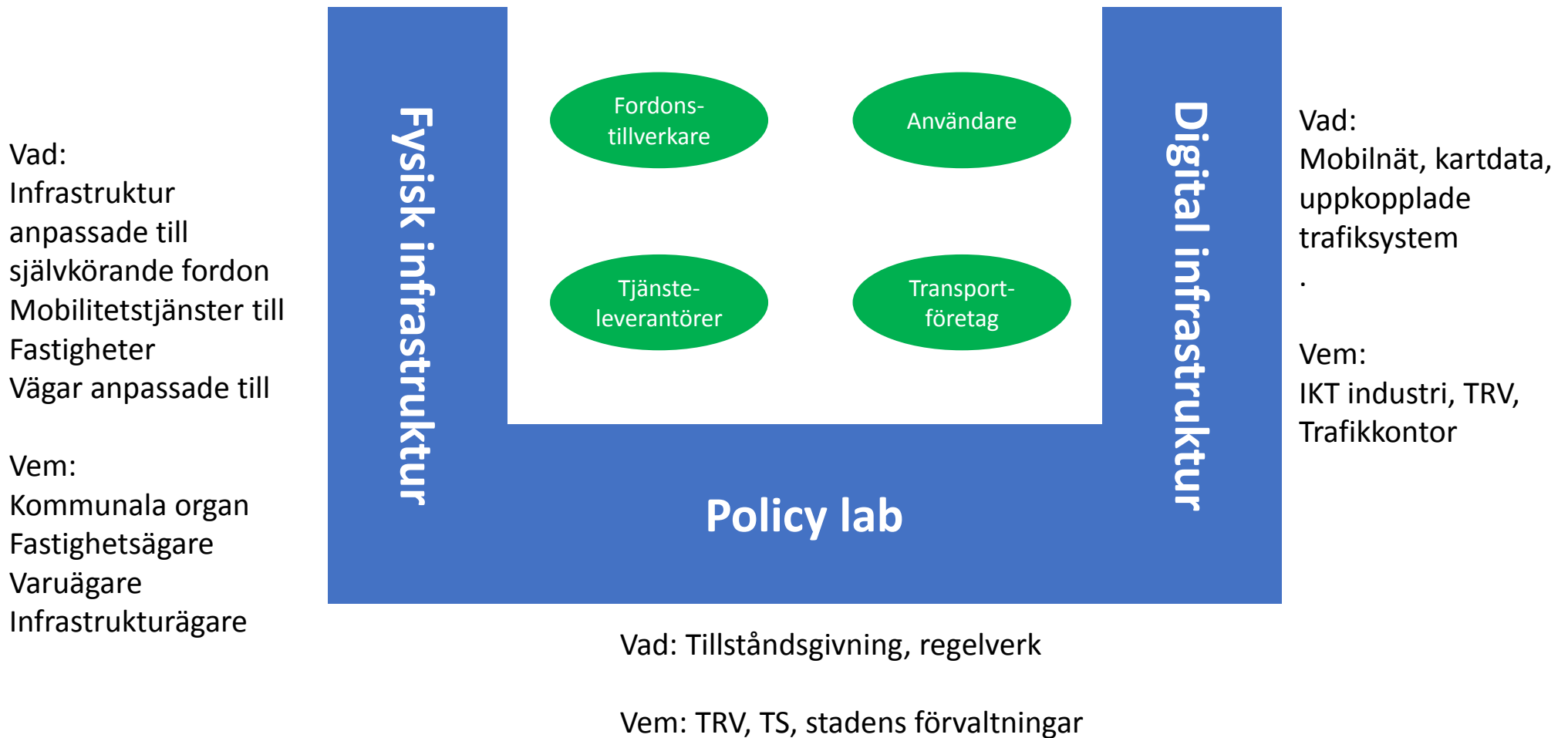
- Nya lösningar för resvaneundersökningar som big data och data mining
- Innovationsupphandlingar och andra nya lösningar för drift och underhåll
- Mobilitet som en tjänst i stor skala
- Självkörande, delade, elektriska fordon i systemlösningar



Foto: Anna Nilén/Folio



Verklighetslabb för "Självkörande, delade och elektriska fordon i systemlösningar"



Det handlar inte om förarlösa fordon.
Det handlar om ett helt nytt synsätt på mobilitet.
Vi är i början av utvecklingen.
Och den går snabbt.

På bara några år kommer vi att förändra världen,
utveckla hållbara städer och se hela branscher
arbeta med helt nya affärsmodeller.

DRIVE : SWEDEN

Förbättra förutsättningarna för näringslivet

Per Bondemark

Inköpsdirektör SSAB och
ordförande i Näringslivets Transportråd



SSAB



*A stronger,
lighter and more
sustainable world*

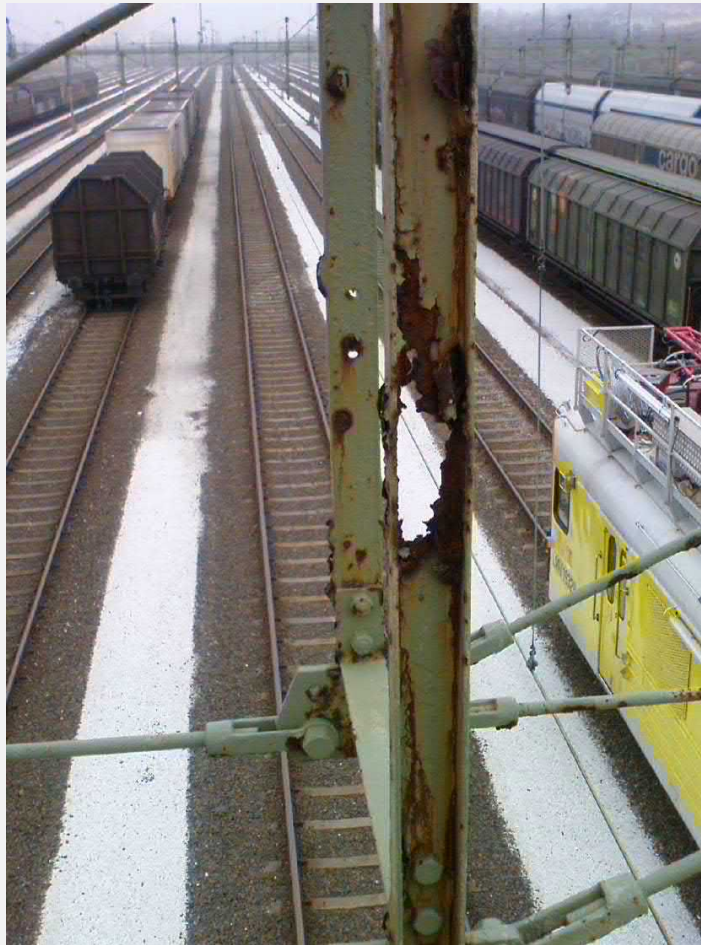
Nationell plan 2018-2029
Förbättra förutsättningarna för näringslivet

Per Bondemark, Februari 2017

Gå från utredande till verkställighet och tempo!



Återställ infrastrukturen



Beakta internationella kopplingar



Skapa en Nationell Underhållsplan



Skapa en snabbfotad beslutsordning



Använd befintlig infrastruktur bättre



Gör bättre kalkylmodeller för gods



Koordinera skatter och avgifter

Ökade och förändrade avgifter
Transportstyrelsen

Indexuppräknade
drivmedelsskatter

Vägslitageskatt

Ökade och förändrade
farleds- och lotsavgifter

Svaveldirektivet

Fyrdubblade
banavgifter

TACK!

per.bondemark@ssab.com

SSAB



Investeringar för ett ökat bostadsbyggande

Jan-Ove Östbrink

Bostadspolitisk expert, Sveriges Kommuner och Landsting (SKL)



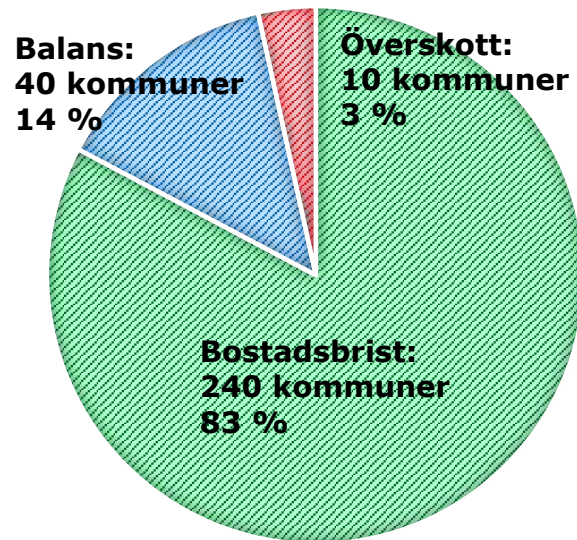
Investeringar för ett ökat bostadsbyggande

Jan-Ove Östbrink

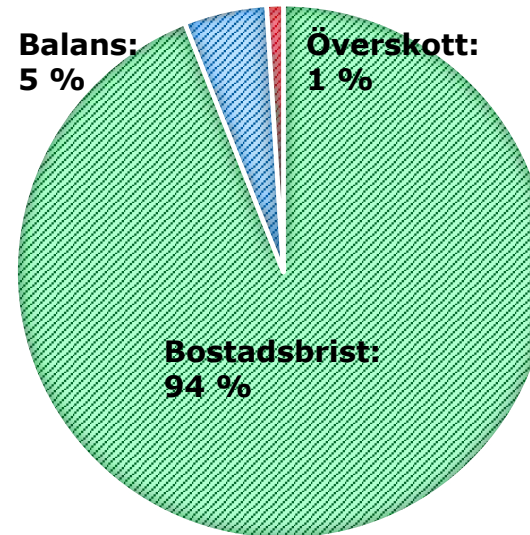
Sveriges Kommuner och Landsting

Bostadsmarknadsläget 2016

Andel av kommunerna som rapporterat brist, balans, överskott



Andel av befolkningen som bor i kommun med brist, balans, överskott



Utmaningar

- **Stor bostadsbrist** i många kommuner
- **Låg rörlighet** på bostadsmarknaden och ett **för lågt byggande** av nya bostäder
- **Stor efterfrågan** på mindre och billiga bostäder men även stora för familjer med många barn
- **Stor konkurrens om utbudet:** studenter, unga vuxna, anställda i försvaret, nyanlända, äldre m.fl.
- **Hushåll med liten betalningsförmåga och/eller socialt utsatta hushåll har det svårast!**



Bostadspolitiska verktyg lokalt

- Fysisk planering
- Bostadsplanering
- Markpolitik
- De kommunala bostadsföretagen
- Åtgärder för att underlätta finansieringen
- Åtgärder för att minska produktionskostnaderna
- Bostadsinformation och förmedling



Infrastrukturinvesteringar som bostads- politiskt verktyg

- Satsningar i det nationella stornätet som bidrar till regionförstoring, kvarboende och nybosättning i attraktiva livsmiljöer i hela landet
- Satsningar i det regionala transportsystemet som bidrar till nya större samlade exploateringar samt utveckling av stråk och stationsnära lägen
- Satsningar lokalt för att skapa nya lägen för bostäder samt bygga ut kollektivtrafiken och gc-nätet



Förväntningar i denna planeringsomgång

- Att grundsynen är att ett väl fungerande transportsystem förutsätter ett **väl underhållet** nät
- Att arbetet koordineras på ett sådant sätt att det resulterar i **bättre samordning** mellan aktörer och investeringar i infrastruktur, kollektivtrafik och bostäder
- Att **den regionala tågtrafiken** är en nyckel i formandet av ett långsiktigt hållbart transportsystem



Förstärka sysseleättningen i hela landet

Mattias Andersson

Ansvarig för järnvägsfrågor, Svensk
kollektivtrafik

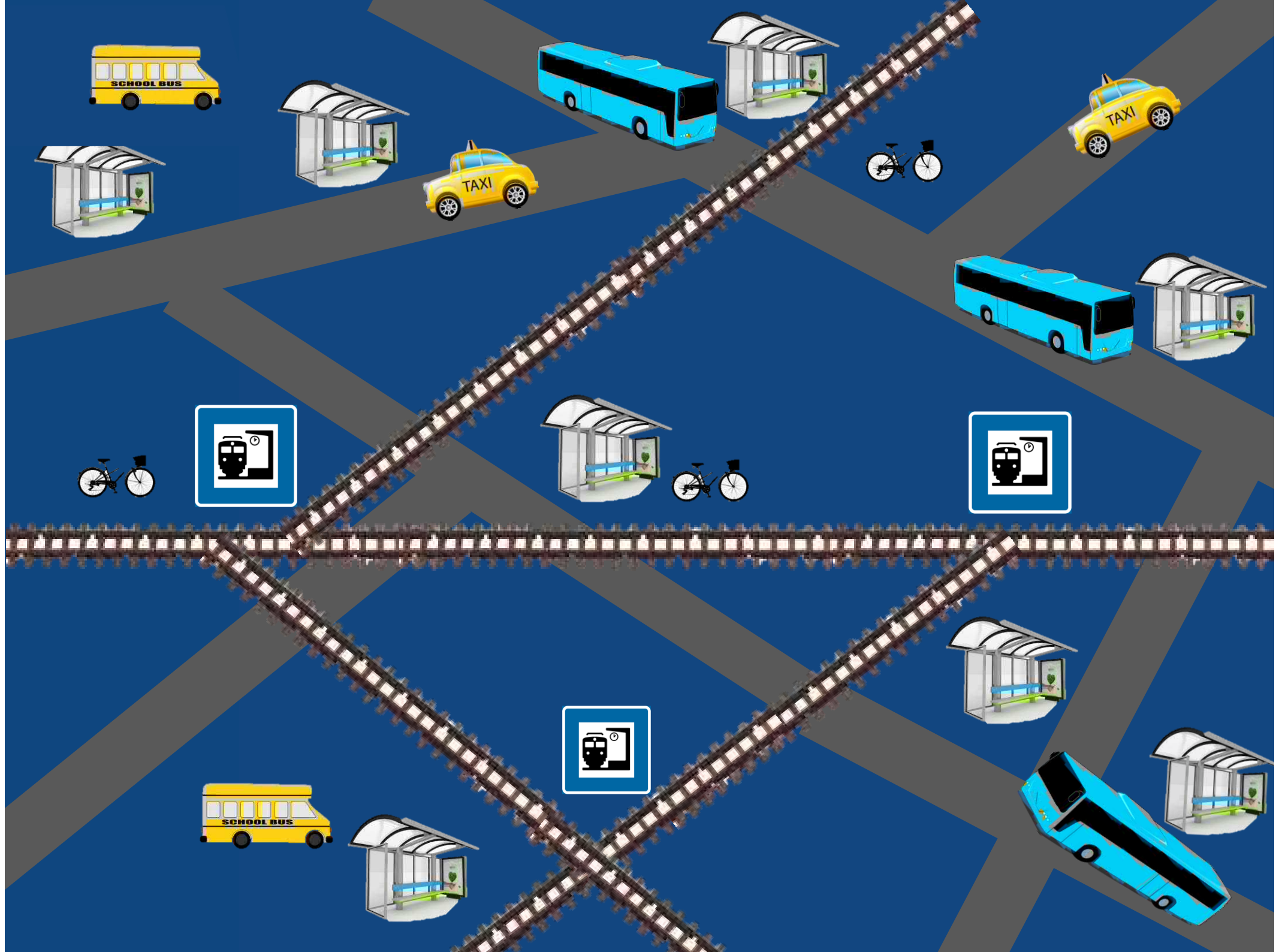




Förstärka sysselsättningen i hela landet
Dialog om Nationell plan för transportsystemet

Mattias Andersson, Svensk Kollektivtrafik





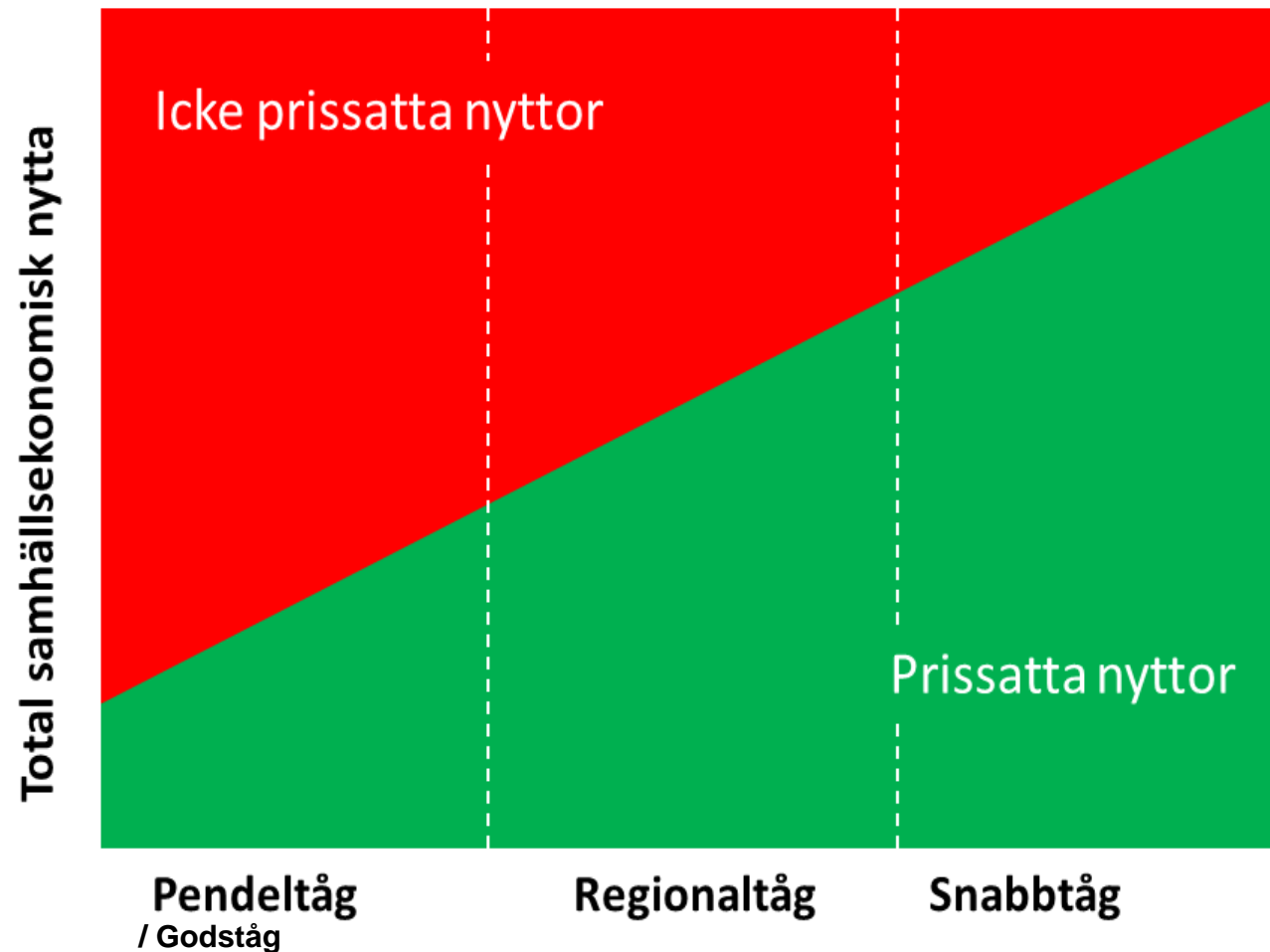


Varför finns kollektivtrafik?

*Varför satsa skattemedel i kollektivtrafiken?
Vilka är de politiska argumenten?*

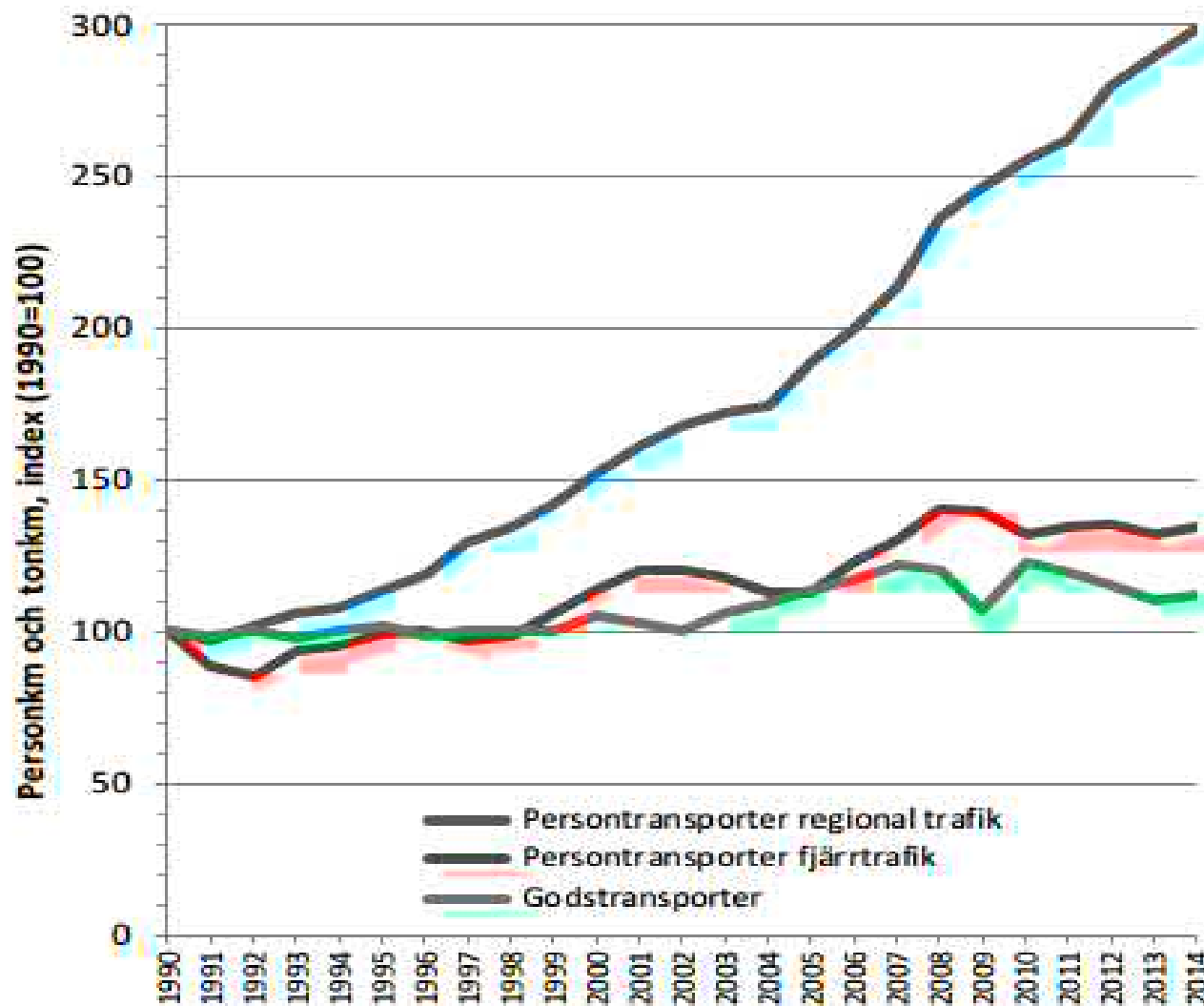


Den samhällsekonomiska kalkylen...



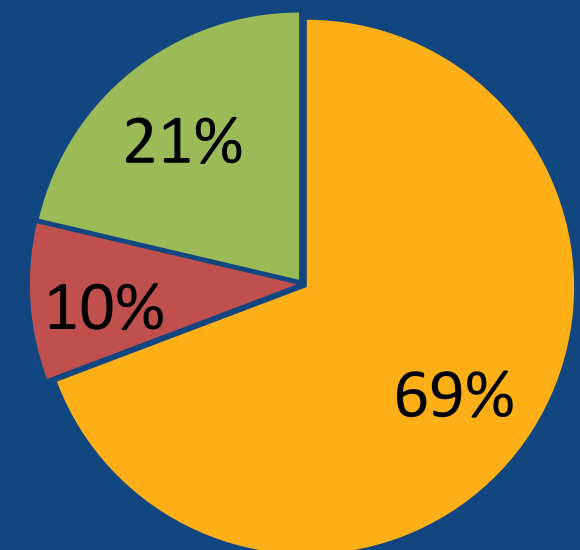
De regionala tågresandet har ökat med **200%**

Figur 3.1 Järnvägens transportarbete i Sverige 1990-2014

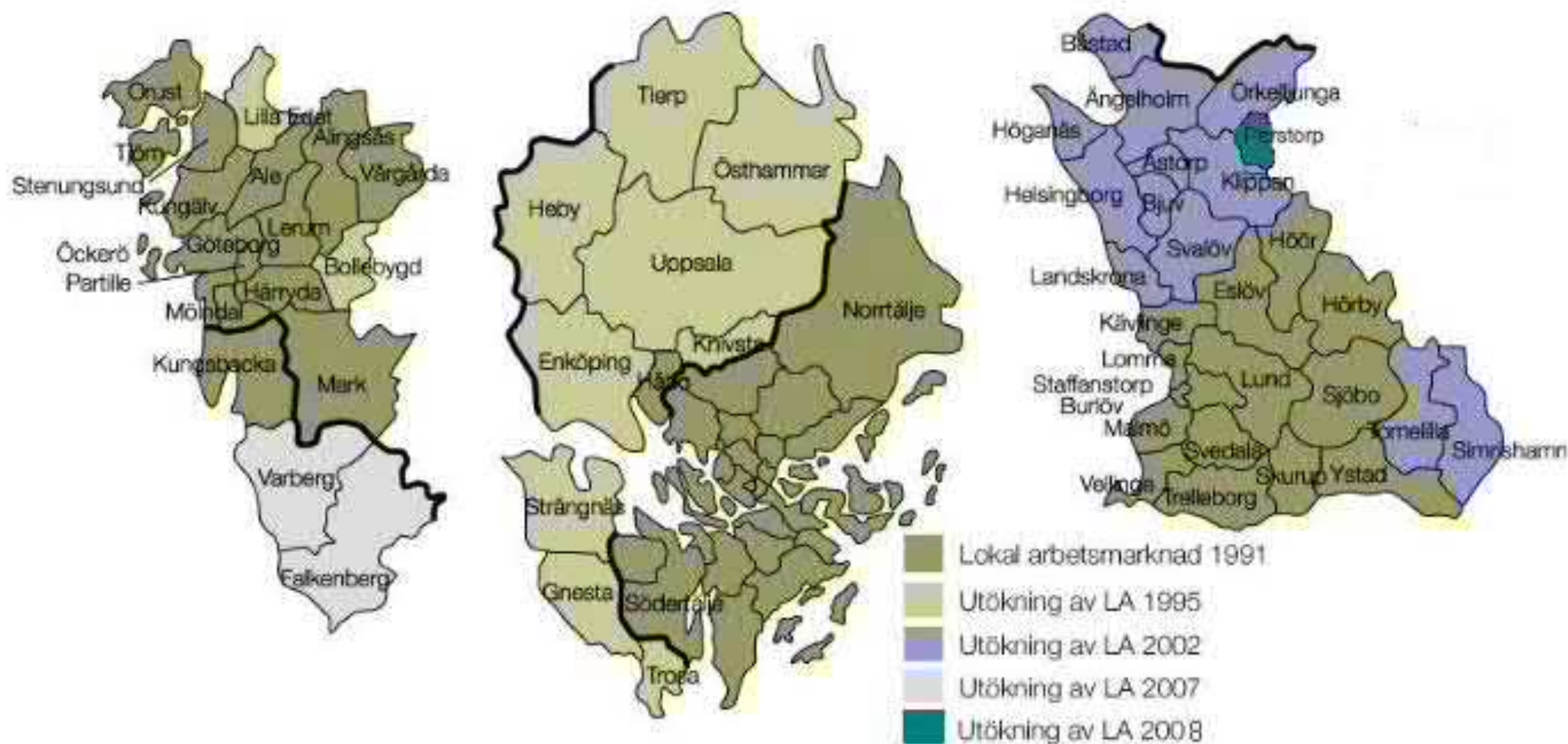


Ärendefördelningen 2016 på pendel- och regionaltåg

- Arbets- och studieresor
- Inköp och ärenden
- Fritid och nöje



Arbetsmarknadsregionerna blir större



112 → 69 → ?



*“Väl fungerande transporter bidrar till en **fungerande arbetspendling** och därmed till en förbättrad **matchning på arbetsmarknaden**.*

*Dessutom förbättras regioners förutsättningar för **tillväxt** och tillgängligheten ökar för inkommande besökare vilket bidrar till att turismen kan utvecklas.*

*God infrastruktur är en viktig del i regeringens politik för **ett Sverige som håller ihop**”*

Ur: Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling. Proposition 2016/17:21

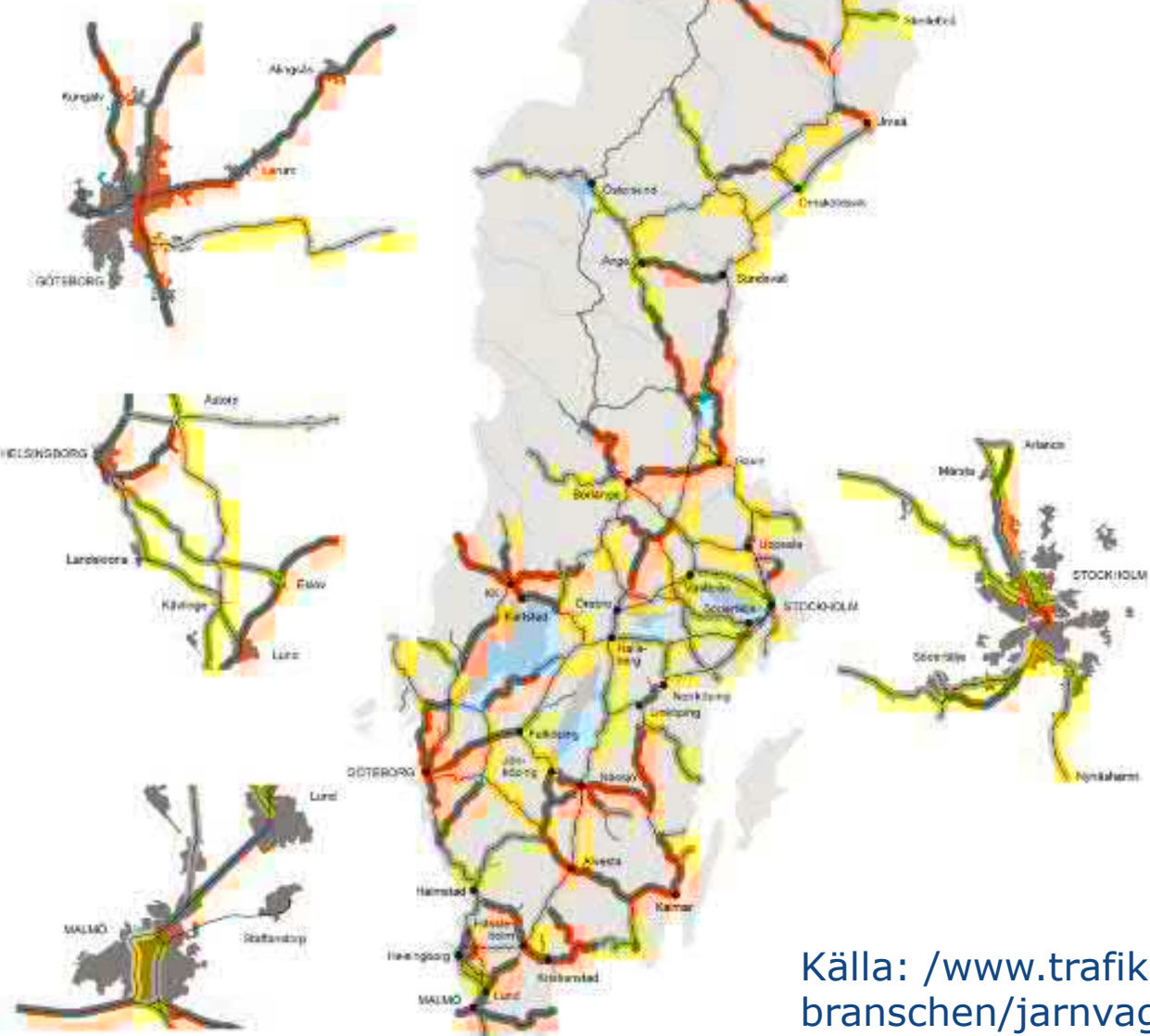


”Lågtrafikerade” nätet

- 3 miljoner resor/år
- 70 000 tågavgångar/år
- Behovet det dubbla
- Upp till 25% bytesresor till stambanorna

Kapacitetsutnyttjande max 2 timmar hösten 2015

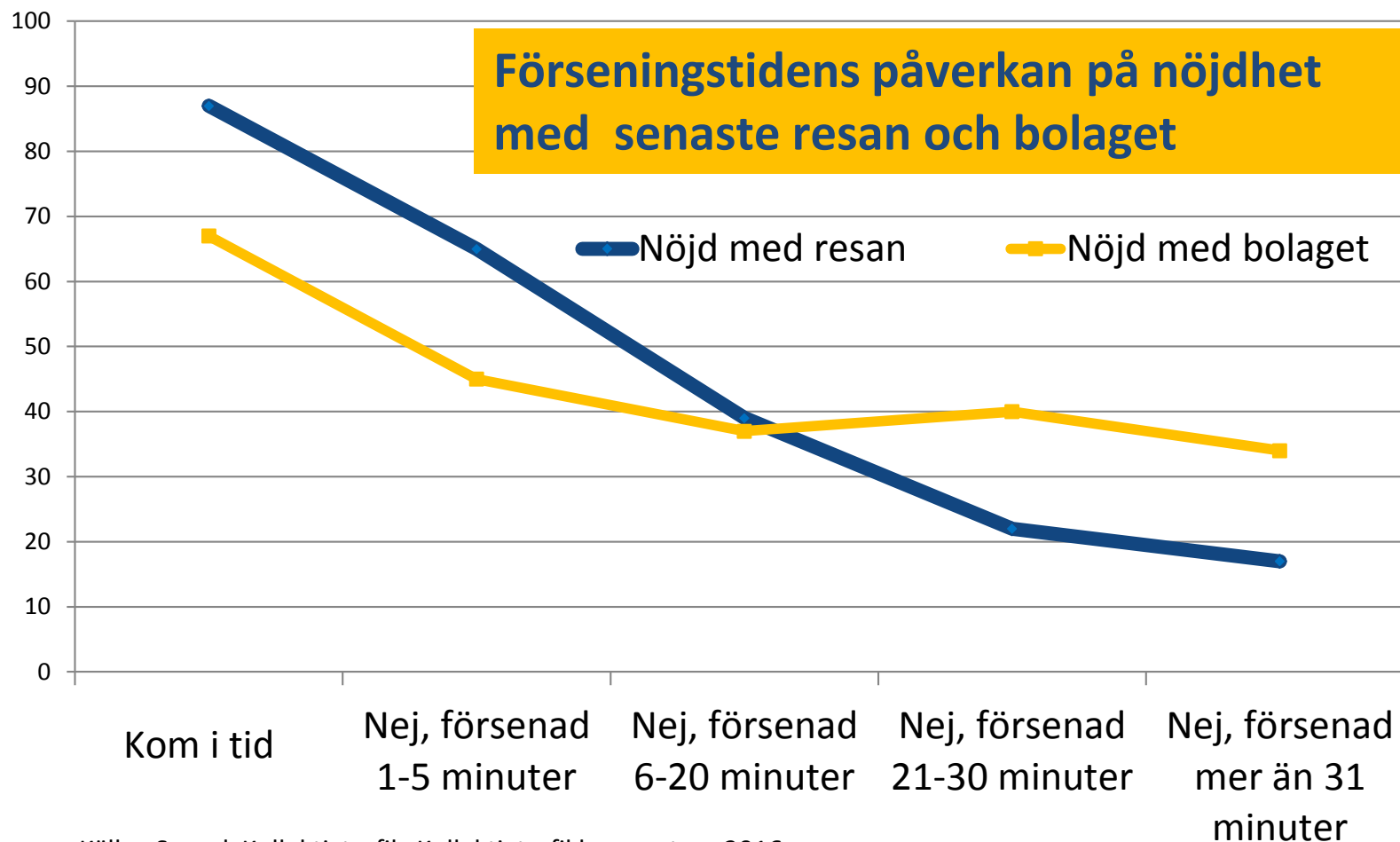
- Hög nivå
- Medelhög nivå
- Mellan/Lågt nivå
- Banan avstängd för banarbete



Källa: www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/jarnvag/kapacitet/



Förseningstidens påverkan på nöjdhet med senaste resan och bolaget



Källa: Svensk Kollektivtrafik, Kollektivtrafikbarometern 2016



“Fler bor i växande storstadsregioner vilket kan öka belastningen på transportsystemet då transporterna ökar och koncentreras, men det kan också ge förutsättningar för **mer effektiva transporter** genom t.ex. kollektivtrafik.

Ökade transportbehov i städer skapar samtidigt **stora utmaningar** för landsbygdens infrastruktur, särskilt vad gäller underhåll av väg och järnväg, då trafiken glesas ut och infrastrukturen inom dessa områden riskerar att **prioriteras ned**.

En försämring av landsbygdens infrastruktur innebär i sin tur att **urbaniseringen ytterligare stärks** när arbetspendling försvåras. ”



”Vi är grundlurade av Trafikverket”

Kommunalrådet i ryter till mot lågt intresse för järnvägen

VIMMERBY
Efter en genomgång av läget för Stångålsbanan har kommunalrådet Tomas Peterson (M) bilden klar för sig. – Vi är grundlurade av Trafikverket och kommer säga kraftfullt. Även gentemot gästtrafiken, säger han på en pressträff efter senaste kommunstyrelsen.

Där informerade Michael Leijonhufvud från det kommunegemensamma infrastrukturkansliet om hur situationen ser ut för de båda järnvägarna Stångålsbanan och Tjustbanan. Tomas Peterson beskriver bland annat uppgifter om att investeringarna i stångålsordningen, cirka 300 miljoner kronor som var avsett för järnvägsarbeten i Skåne. – Beslutet om hur vi ska gå tillvägs med järnvägen är ett stort beslut. Det är viktigt att vi har en tydlig bild av vad som ska göras och när. Det är viktigt att vi har en tydlig bild av vad som ska göras och när. Det är viktigt att vi har en tydlig bild av vad som ska göras och när.

Vimmerby RESE CENTRUM

Ökat ordentligt under förra året. Bunt på 900 fler resande under 2016 än ett år tidigare är en ökning med cirka tio procent.

Ostergötland tvekar
Men det biter inte särskilt hårt på de regionala trafikpolitikerna i grannlandet i norr.
– Det har stigit, men jag är inte övertygad om att den ökningen fortsätter i år, säger Göran Gustafsson (C), vd för Ostergötland till SVT Östnytt.
Han är också skeptisk till satsningar på de båda banorna till Kalmar län. – Det här är en starkt angelägenhet och det måste vi i regionen ha halva pengarna att rusta för. Det handlar om miljarders miljarder för en uppbyggnad av järnvägen.

let med en åtgärdsbudgetgångsgerat för att undvika att satsa på järnvägen.

För reser med tågen
Samtidigt visar dagsaktuella siffror att resandet

rustning och nyinvestering, säger han. Vimmerby kommun nu att agera på Trafikverket och Ostergötland. – Jag träffar regelbundet kommunalrådet i Ostergötland, där kommer jag att ta upp det här. Helen Nilsson sitter i landslagsstyrelsen och kommer att få upplägg om de här frågorna där och framför allt kommer vi att göra samma infrastrukturanalys som vi gjorde i Vimmerby. Kommunen ser utöver de övergripande satsningarna på stambanen och bättre tillbehov av en mer regional om trafik med flera stopp i till exempel Gullringen, Södra Vi och Mörlanda. Jimmy Karlsson

Staten tiger om småbanorna

Regionen har tröttnat på uteblivna besked från regeringen om mer underhållspengar till länsjärnvägarna. Nu satsar man nästan allt man har kvar i egen budget för att åtgärda några av bristerna.

FAKTA
Här ska satsas:
• 350 miljoner kronor fördelas åren 2018-2022 på bland annat Västgötalandsregionens spårbyten, nya vädder, Skåne, längre plattformar.
• Hattipgatan: ombyggnad Vänersborg station, spårbyten.
• Björnstation: Ny station Brunnsbö (Göta), mötespår, spårbyten.
• Korvskåpbanan: spårbyten, best av nya metoder för högre hastigheter.

VÄSTRA ÖSTALAND. Västra Götalandsregionen har en särskild post för egna satsningar i ”länsbanorna”, alltså det regionala järnvägsnätet, som dock är behövligt. Regionen får inte lägga dessa pengar på underhåll, utan på investeringar och uppgradering enligt reglerna. Det finns en gemensamt överenskommen om att staten och regionen ska gå in med hälften var till att rusta upp Västgötalandsbanan, Bottniskan och övriga regionala järnvägar. Men trots att behoven är enorma har staten inte skickat till mer än marginala belopp, och nu väjer regionstyrelsen att enligt användna nästan allt man har kvar i budgeten fram till 2025.

”Riksdagen måste få veta hur illa det är”
BT den 18 november 2016
Av de 350 miljonerna anslår man nu 360 till skadade och som behövs göra det mesta nytt för att hålla utrycket bråttom, för våra nyckeltrafikstråk och banor är förbuktat dåligt och vi vill köra till på dem. – Vi säger dessutom att om Västra Götaland nu visat staten att vi är ett stort ansvar kan vi återkomma till regeringen med berättigade krav på höjda utgifter. – Vi säger dessutom att om Västra Götaland nu visat staten att vi är ett stort ansvar kan vi återkomma till regeringen med berättigade krav på höjda utgifter. – Vi säger dessutom att om Västra Götaland nu visat staten att vi är ett stort ansvar kan vi återkomma till regeringen med berättigade krav på höjda utgifter.

Men hur de här pengarna, som avsågs till infrastrukturen och klubbades av riksdagen i december, ska fördelas är ännu höjt i dunklet. Antagna propositioner brukar åtföljas av svar från riksdagen och tilläggsinstruktioner. Vid en hearing höromdagen mellan trafikver-

Handrabats ståtliga underhållsplaner krävs för att få Västgötalandsregionen och andra småbanor att bli funktionella. Men på lögn är det tydligt om regeringen vill satsa på dem överhuvudtaget. FOTO: OLOF WIKSTRÖM/TT

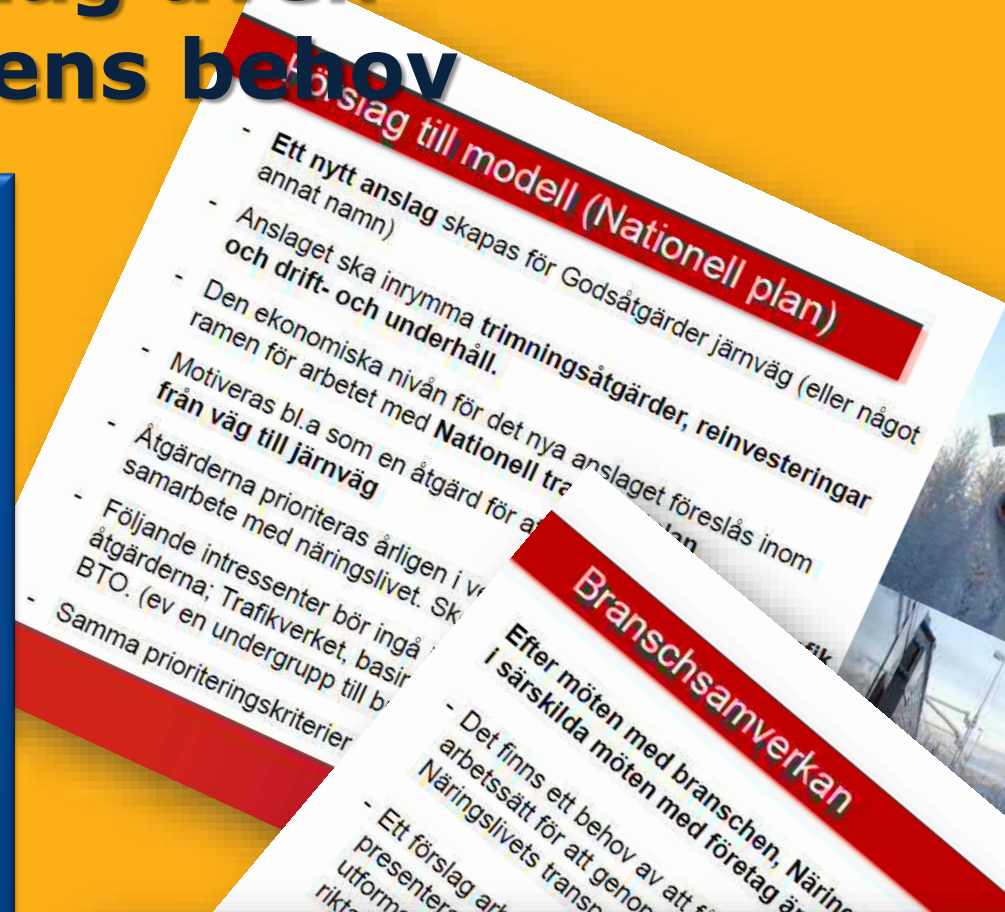
na Västra distrikt och planeringsjämstämman i Västra Götaland hade man inget svar på vilka satsningar man ska räkna med från statens sida. – Jag har talat om återigen om att man är sen om man och tillägger att hon inte har fått ”mycket skönt” intressant. – Ja, så är det. Men jag har gjort fullkomligt klart för alla att jag definitivt inte kommer att lägga ned några järnvägar i Västra Götaland åt infrastrukturen. Vi har alltid varit många åtaganden, som att vi inte klarar om järnvägarna inte är kvar.

TEST
JAN LINDBERG
010-700 07 00

Det krävs riktade anslag även för regionaltågstrafikens behov

Vi föreslår ett särskilt anslag enligt samma modell som Trafikverket föreslår för gods för underhållsåtgärder med fokus för den regionala kollektivtrafiken.

Menar ni allvar med att stödja branschens fördubblingsmål? Någon tveksamhet bör då inte råda hos Regeringen och Trafikverket att stödja detta förslag!



När kan modellen införas?

- Förslag till nationell transportplan lämnas våren/sommaren 2017.
- Regeringen fastställer nationell plan våren 2018.
- Nytt anslag införs 2018 i budgetpropositionen (oktober) och Trafikverkets regleringsbrev (december)
- En politiskt förankrad modell med särskilt anslag börjar tillämpas 2019.





Kul att ni lyssnade!

Svensk Kollektivtrafik är branschorganisation för länstrafikbolag och regionala kollektivtrafikmyndigheter i Sverige.

Årligen görs mer än 1,5 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 96 % av landets busstrafik och 62 % av landets persontågstrafik. Flertalet av våra medlemmar ansvarar och samordnar också färdtjänst och skolskjuts på uppdrag av kommunerna.

Överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart

Bertil Skoog

Sjökapten, Stf chef Infrastrukturenheten

Johan Wahlström

Sjökapten, nautisk handläggare,
Infrastrukturenheten



Från land till sjö – varför händer det inte?

Mer gods på sjö, tåg och vägar

Järnvägar. I stället för att transportera ett lastbil från norra till södra Sverige är det snabbt som möjligt få ut godset på sjön. tågtrafiken och minska trängseln på vägar.



Ulf Nilsson & Niklas Nordström, ordf. Sve
Fler debattartiklar av författaren
Publicerad: 2 maj 2016 kl 11:05

MINISTER

Under Transportforum i L

Infrastrukturminister Anna Johansson
trånga sektorer och landtransp

Karolina
Den trafik som
till sjö.

Det är m
koldio

REGERINGEN
Näringsdepartementet

SJÖFARTSVERKET
Regeringsbeslut 11 2 2016-03-02
2016-02-25
Sjöfartsverket
601 78 Norrköping
m.fl.

Uppdrag att analysera utvecklingspotentialen för inlandssjöfart och kustsjöfart

Regeringens beslut

Regeringen uppdrar åt Sjöfartsverket att, i nära samarbete med Trafikverket analysera utvecklingspotentialen för inlandssjöfarten och kustsjöfarten i Sverige, identifiera eventuella hinder mot en utveckling samt vid behov föreslå åtgärder i syfte att främja förutsättningarna för sjöfartens gods- och persontransporter. Det handlar i huvudsak om att analysera och föreslå åtgärder avseende regelverk och branschnormer. Inom ramen för uppdraget ska kustsjöfarten i första hand ses som trafik mellan nationella hamnar i Sverige.

Analysen ska ha ett trafikslagsövergripande perspektiv, såväl avseende inlandssjöfart i relation till kustsjöfart som till övriga relevanta trafikslag. Om författningsändringar föreslås ska konsekvensutredning genomföras av lämnade författningsförslag och belysa effekterna av dessa i enlighet med 6 och 7 §§ i förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning. Konsekvenserna av eventuella åtgärdsförslag ska beskrivas och särskild vikt ska läggas vid effekter på kostnader för såväl privata som offentliga aktörer.

Vid genomförandet av uppdraget ska Sjöfartsverket och Trafikverket ha en dialog med Transportstyrelsen, aktörer med regionalt utvecklingsansvar samt övriga berörda. Verken bör beakta resultaten av det uppdrag som regeringen lämnat åt Trafikanalys att redovisa ett samlat kunskapsunderlag och en nulägesanalys om transporter av gods (dnr N2015/05047/TS).

Uppdraget ska redovisas i en gemensam rapport till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 31 december 2016.

Postadress: 103 33 Stockholm
Besöksadress: Helmer Svanstigen 70

Telefonväxel: 08-405 10 00
Telefax: 08-411 36 16

E-post: n.registrator@regkansliet.se

bil
nån styrs om
den med ökande
2015/16:75
m.fl. (V)
nväg och sjöfart

as över till sjöfart. Väg och järnväg är
apacitet, men också för att värna miljön.

Projektets upplägg

Faktaområden

Avgifter och kostnader

Reg

Fys

God

Per

Verktyg

Fallstudier

Omfattning/avgränsningar

Avlastning av landinfrastrukturen

Container- och trailergods

Ej citylogistik

Ej informationsteknik

Ej långväga persontransporter

Åtgärdsförslag riktade till sjöfart

Finns det potential för utökad inlands- kust och närsjöfart....?

- Godsvolymer
- Godsflöden
- Prognoser
- Containerisering
- Farleder
- Hamnar
- Fartyg
- Politiska ambitioner

Utmaningar....

- Sjöfartens egenskaper
- Transportköparnas krav och val
- Affären....



Var ligger potentialen....?

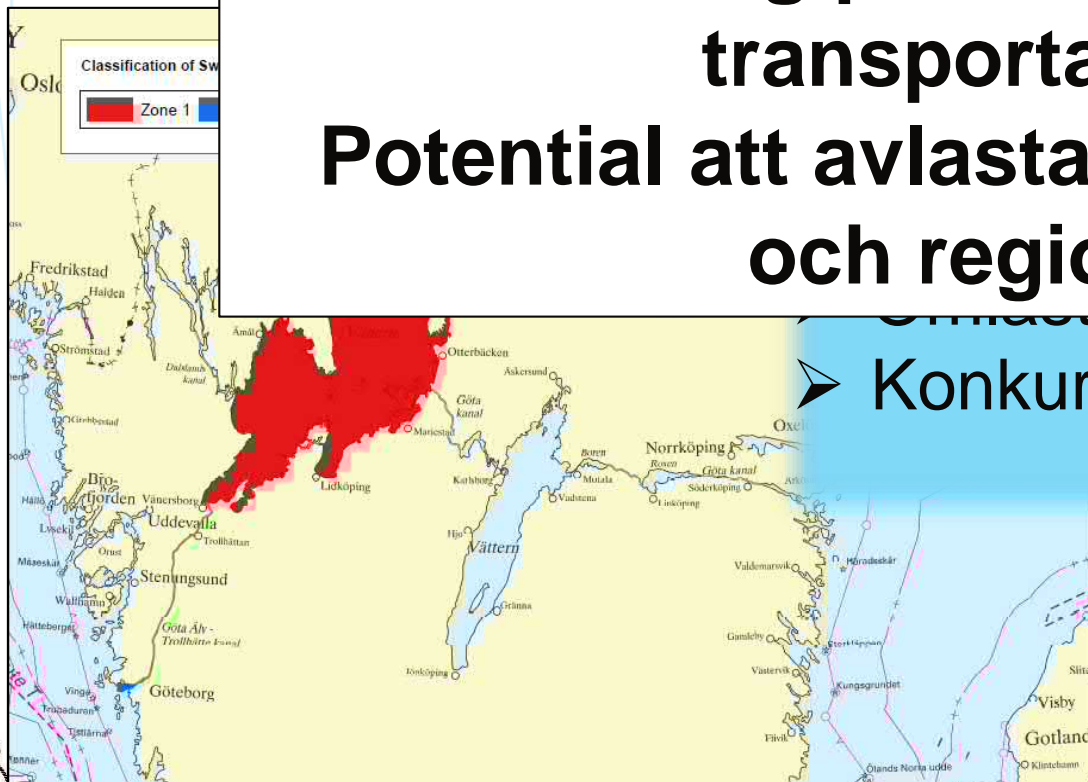
➤ Inlandssjöfart

➤ Begränsade geografiska områden

➤ Effektiv avlastning av vägnätet

Måttlig potential sett till transportarbete
Potential att avlasta vägnätet lokalt och regionalt

➤ Konkurrens



Var ligger potentialen....?

- Inlandssjöfart
- **Kustsjöfart**



➤ Begränsat

➤ Hamnkartan

underlag

➤ Få lämpliga

flöden

➤ Korta och medellånga avstånd

➤ För- och eftertransport

➤ Omlastning

Begränsat underlag
Måttlig potential



Var ligger potentialen....?

- Inlandssjöfart
- Kustsjöfart
- **Närsjöfart**

➤ Internationella regler

➤ Godsflöden tidigare i

Stor mängd transportarbete
Många tänkbara transportrelationer
Stor potential

- Långa avstånd
- Positiva miljöeffekter
- Flexibelt linjenät
- Brett underlag

Vad är problemen och vad kan göras....?

Höga kostnader och stora risktaganden hämmar utvecklingen



- Hamnavgifter
- Statliga avgifter
- Tröskeeffekter

Kunderna väljer andra transportupplägg



- Attraktiva transportupplägg
- Synliggör sjöfarten

Egna intressen styr aktörernas ageranden



- Strategi
- Handlingsplan
- Samordnare

Med ett samlat agerande kan sjöfartens potential realiseras!

Tack för mig!

Johan Wahlström

johan.wahlstrom@sjofartsverket.se

Björn Garberg

Projektledare

010 – 478 47 73

www.sjofartsverket.se/ivv

ivv@sjofartsverket.se



Infrastrukturenheten

Vad gör infrastrukturenheten?

- Infrastrukturenheten driver strategiska och verksamhetsövergripande farledsprojekt.
- Enheten är ett stöd till Sjöfartsverkets ledningsgrupp och bistår i strategiska frågor och större beslut och remisser till Näringsdepartementet.
- Härutöver har enheten ansvaret för myndighetsuppgifter avseende allmänna hamnar och farleder.
- Enheten ska svara för att underlag inom Sjöfartsverkets verksamhetsområde för tillämpningen av 3- 5 kap. miljöbalken och plan- och bygglagen tillhandahålls.



TRAFIKVERKET



SJÖFARTSVERKET

Gemensamt uppdrag:

Tillvarata sjöfartens potential i den trafikslagsövergripande planeringen.

Samverkan: "Överenskommelse om samverkansmodell för identifiering och beredning av sjöfartsrelaterad infrastrukturprojekt"

Enligt Samverkansmodellen skall samråd alltid ske mellan Trafikverket och Sjöfartsverket före kontakt tas med berörd hamn eller samverkanspartner.



SJÖFARTSVERKET

Åtgärdsplanering

- Trafikverket ansvarar för den strategiska infrastrukturplaneringen i samråd med Sjöfartsverket.
- Trafikverket upprättar den nationella planen för transportinfrastruktur utifrån direktiv och förutsättningar från regeringen. Regeringen fastställer sedan planen.
- Sjöfartsverket planerar och driver strategiska och verksamhetsövergripande farledsprojekt i samverkan med Trafikverket.

Åtgärdsplanering och Sjöfartsverkets farledsprocess



Vad säger politiken?

I regeringens presenterade maritima strategi prioriteras utveckling av infrastrukturen för sjötransporter:

”Rent generellt är det viktigt att stärka de svenska hamnarnas konkurrenskraft i syfte att bidra till ett mer utvecklat transportsystem och ytterst för att svensk industri ska kunna vidmakthålla och utveckla sin konkurrenskraft”.

”Sjöfarten är, sett till mängden gods som transporteras, ett miljöeffektivt sätt att transportera gods. En överföring av gods från land- till sjötransporter bidrar till att minska såväl den samlade miljöbelastningen från transportsektorn som trängselproblematiken på land.”

(En svensk maritim strategi – för människor, jobb och miljö, Näringsdepartementet 2015, sid 35)

Bakgrund

- Olika finansieringsformer för investeringar i infrastruktur
- Bildandet av Trafikverket => trafikslagsövergripande helhetssyn
- Ökande fartygsstorlekar ger ökat investeringsbehov



Allmänna förutsättningar

- Fyrstegsprincipen ska generellt tillämpas när föreslagna åtgärder värderas.



Infrastrukturprojekt



Mälarpjektet



Klintehamn



Stenungsund
- Hätteberget

Luleå

Landsort

Vänernsjöfarten

Göteborg

Stockholms-
farlederna

Karlskrona

Uddevalla-
leden

Ystad

Sundsvall

Kalmar

Landskrona

Farledsåtgärder

under beredning och genomförande

Åtgärdsvalstudie (ÅVS):

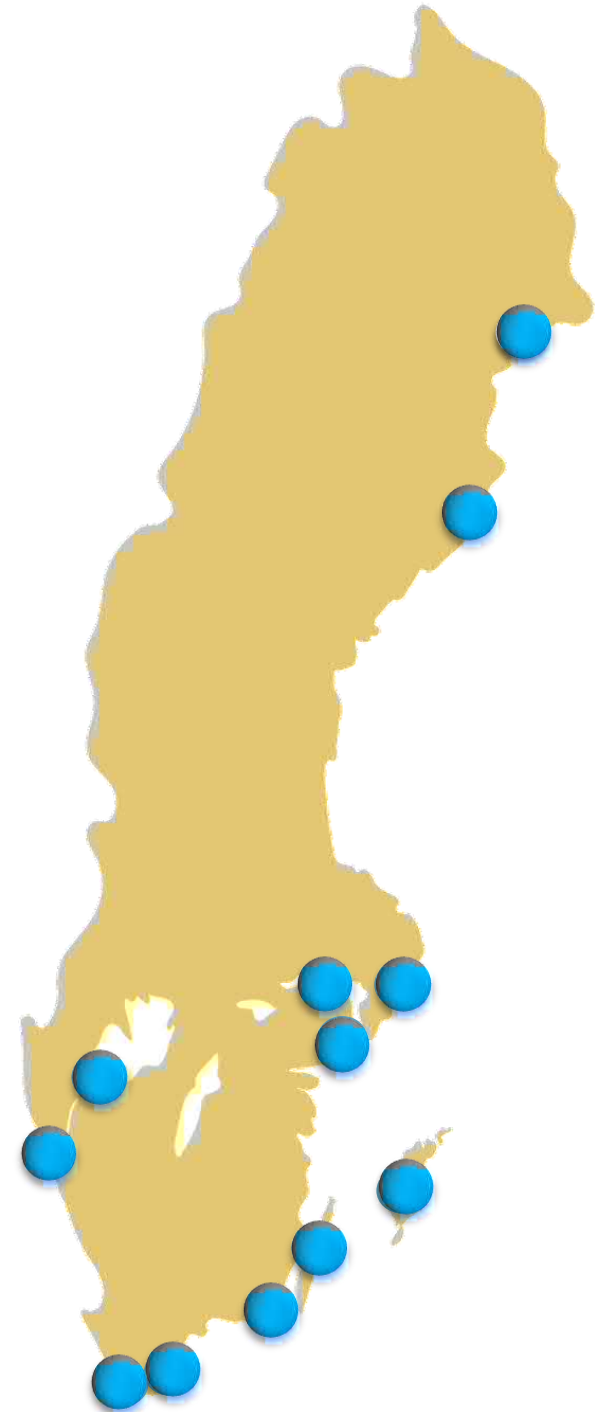
- **Göteborgsfarleden** – ÅVS avslutad 2015
- **Vänersjöfarten** – ÅVS klar Q1 2017
- **Stockholmsfarlederna** – (Horssten, Furusundsleden och Sandhamn) klar Q1 2017.
- **Uddevalla** – Klar Q2 2017?
- **Karlskrona** – Klar Q1 2017?
- **Ystad** – ÅVS startar 2017
- **Kalmar, Landskrona** Start ÅVS ev. 2017-2018
- **Umeå** - Start av ÅVS ev. 2017

Farledsutredning:

- **Luleå** – Förhandling MMD 28 nov. Inväntar dom 3 april.
- **Landsortsfarleden** – Farledsutredning pågår 2016-2018

Finansierade projekt, genomförandefas:

- **Mälarpjektet** - Entreprenadstart hösten 2016
- **Klintehamn** - Påbörjades september 2016, avslut våren 2017
- **Hätteberget – Stenungsund** (trimningsåtgärd)



Sjöfartsprojekt finansierade

Projektfas Genomförande	SjöV medverkan	Effekt	Kostnad	Kommentar
Mälarprojektet	Genomförande Kanal och sluss	Kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder i kanal, sluss och Mälarfarlederna	Totalt 1 800 MSEK	Första spadtaget 22/11 Södertälje Muddring Mälarfarleder 2019
Klintehamn	Farledsdesign, projektledning, farledsutmärkning	Kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder	35 MSEK	Klart våren 2017
Stenungsund -Hätteberget	Farledsdesign, projektledning, farledsutmärkning	Säkerhetshöjande åtgärder	Trimnings- åtgärd 6,5 MSEK	2016 - 2017

- Åtgärdsplanering tillsammans med TrV
- Säkerställa att underlag finns för att föreslå objekt till kommande plan.

Projektfas Farleds- utredning	SjöV medverkan	Effekt	Kostnad	Kommentar
Luleå	Farledsutredning Projektering Genomförande (planeras)	Kapacitetshöjande åtgärder, malm och stål	1 650 MSEK (+hamnen 1 500)	Domstolsförhandling 28 nov, dom 3 april Avsiktsförklaring klar. NP 2018-2029?
Landsort	Farledsutredning (35 MSEK) Projektering Genomförande	Kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder	200-600 MSEK	ÅVS avslutad NP 2018-2029?

Projektfas ÅVS	SjöV medverkan	Effekt	Kostnad	Kommentar
Vänersjö- farten	Fördjupad åtgärdsvalsstudie	Underlag för Vänersjöfartens framtid	2600-3200 MSEK	ÅVS avslutad Farledsutredning? NP 2018-2029?
Göteborg	Fördjupad Åtgärdsvalsstudie	Ökad kapacitet Scandiahammen	2000-4000 MSEK	Avsiktförklaring och finansiering ej klar. ÅP/NP?
Stockholms- farlederna	Åtgärdsvalsstudie	Klargöra Sandhamns- och Furusundsledningarnas potential och funktion	Pågående GKI-kalkyl	ÅVS Klar Q1 2017 (Även Horssten) NP 2018-2029?
Karlskrona	Åtgärdsvalsstudie	Ökad sjösäkerhet	45 MSEK	ÅVS klar Q1 2017 ÅP/NP 2018- 2029?

Sjöfartsprojekt, ÅVS

Projektfas ÅVS	SjöV medverkan	Effekt	Kostnad	Kommentar
Uddevalla- leden	Åtgärdsvalsstudie Genomförande	Klargörande av potential och transportbehov	?	ÅVS klar Q2 2017 Kommer ej med i ÅP/NP 2018- 2029?
Ystad	Åtgärdsvalsstudie påbörjas 2017	Ökad kapacitet	?	Ej med ÅP/NP 2018-2029?
Sundsvall	Åtgärdsvalsstudie kuststräckan Umeå- Sundsvall genomförd	Säkerhetshöjande åtgärder i farled	Trimnings- åtgärd Ca 15 MSEK	Mindre åtgärd i farleden
Kalmar	Åtgärdsvalsstudie ???	Ökad kapacitet	?	Ej prioriterad av TrV i dagsläget
Landskrona	Åtgärdsvalsstudie ???	Klargöra ansvar för åtgärder till allmän hamn och varvet	?	Ej prioriterad av TrV i dagsläget. Landskrona Stad genomför ÅVS 2017

Hamnar där åtgärder diskuteras: Strömstad, Kalmarsund (Kustsjöfart), Oskarshamn, Skellefteå, Söderhamn m fl.