

A hand in a white shirt cuff is shown in a circular inset, pointing its index finger at a glowing, digital-style lightbulb. The lightbulb is composed of a network of white lines forming a mesh, with a bright white glow emanating from its base. The background of the inset is a light blue gradient.

Vad är planerna
för sjöfarten?

Program

09.00 Inledning och välkomna

09.05 Godsstrategin – senaste nytt och vad händer framöver?

09.35 Maritima strategin – senaste nytt och vad händer framöver?

09.55 Infrastrukturplanen – hur ser inriktningsunderlaget och en möjlig tidplan för åtgärdsplaneringen ut?

10.15 Slut





Godsstrategin – senaste nytt och vad händer framöver?

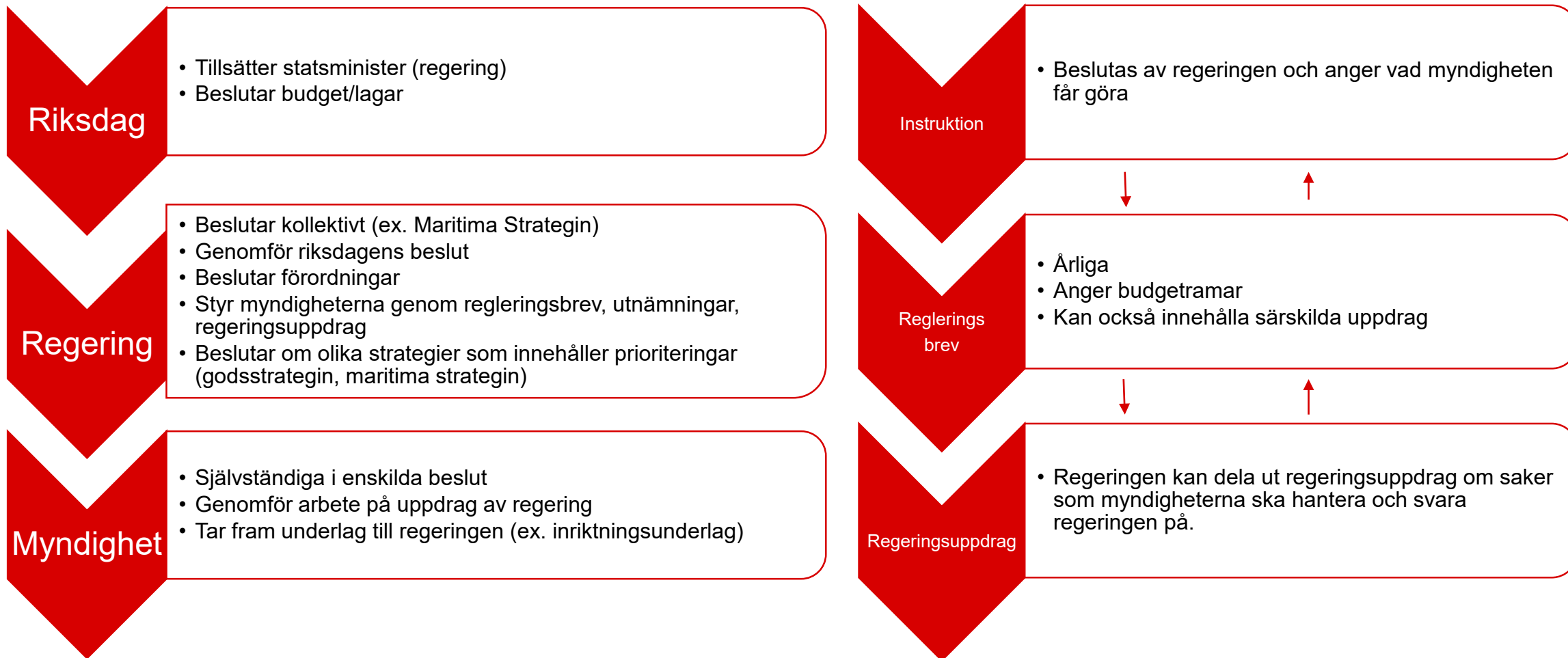
- **Pia Berglund**, Nationell samordnare för inrikes sjöfart, Trafikverket
- **Åsa Tysklind**, Kanslichef nationella godstransportrådet, Trafikverket



Godsstrategin – senaste nytt och vad händer framöver?

Pia Berglund, nationell samordnare för inrikes sjöfart
Åsa Tysklind, kanslichef nationella godsstransportrådet

Vem styr vem?



Nationella godstransportrådet

Ordförande: Tomas Eneroth, Infrastrukturminister

Per-Olof Arnäs, Universitetslektor, Chalmers

Ylva Arvidsson, Chef flygfrakt, Swedavia

Svante Axelsson, Nationell samordnare, Fossilfritt Sverige

Karolina Boholm, Transportdirektör Skogsindustrierna,

Per Bondemark, VD, Maserfrakt

Linda Borgenstam, VD, Schenker Consulting

Marcus Dahlsten, VD, Transportföretagen

Rikard Engström, VD, Svensk Sjöfart

Rickard Gegö, VD, Sveriges Åkeriföretag

Gunilla Glasare, Avd chef tillväxt o samhällsbyggnad, SKR

Karolina Kjellgren, Head of Oceania Trade, Wallenius
Wilhelmsen Logistics AB

Gabriella Lavecchia, Vice förbundsordförande, Seko

Marie Nilsson, Förbundsordförande, IF Metall

Ulrika Nilsson, VD, Piteå Hamn

Jan Sundling, Styrelseordförande, Green Cargo

Therese Svanström, Förbundsordförande TCO

Tommy Wreeth, Förbundsordförande,
Transportarbetarförbundet

Björn Westerberg, Ansvarig policyfrågor,
Tåg företagen, Almega



Nationella godstransportrådet

Plattform för samverkan på godstransportområdet

Kommande rådsmöten

- 12 november 2020
- 21 januari 2021

➤ Workshops

- *tema kompetensförsörjning*
- *tema godstransportflöden stråk/noder/hamnar*



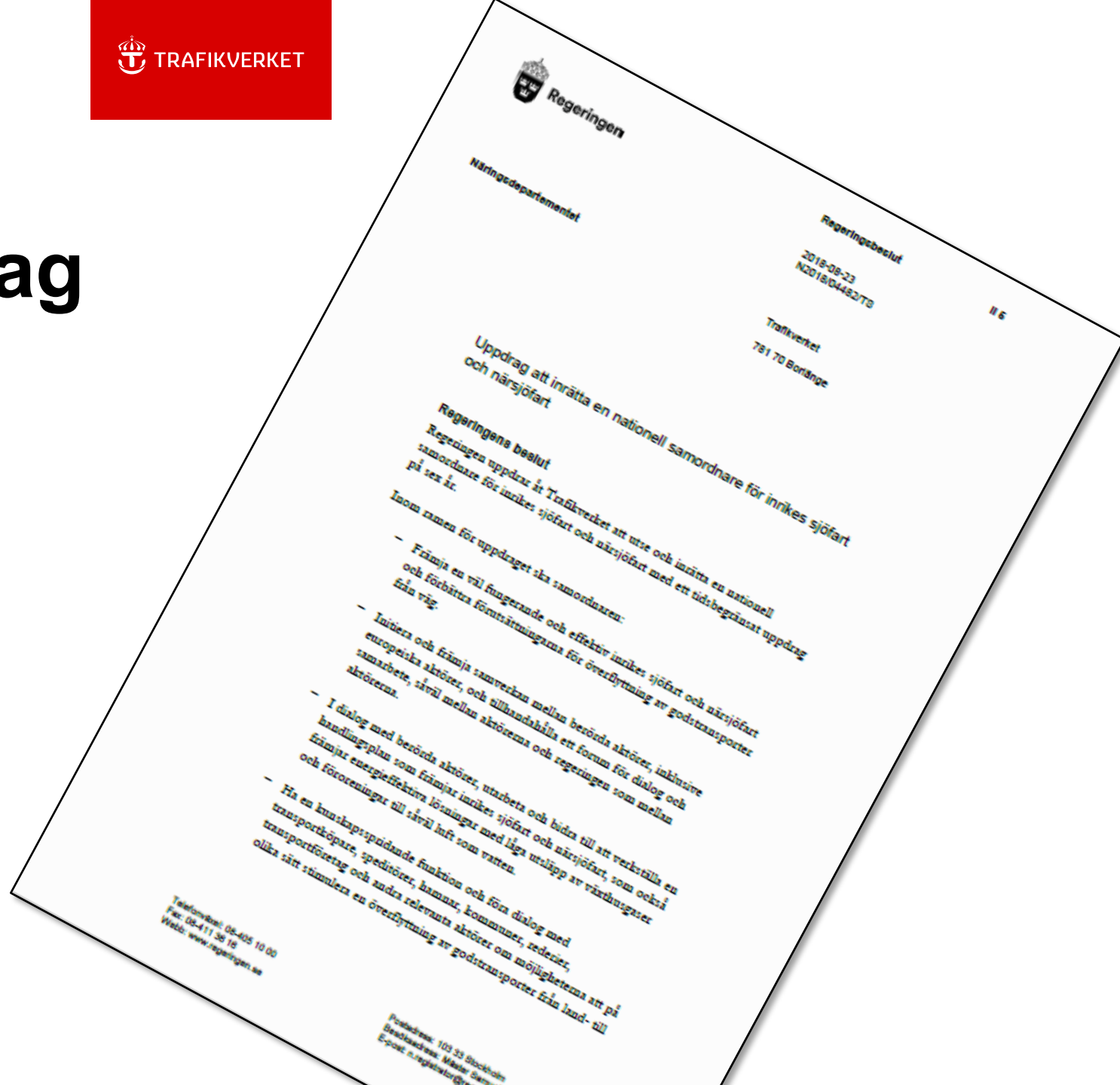
Regeringsuppdrag

Trafikverket

Transportstyrelsen

Trafikanalys

Boverket



Den nationella godstransportstrategin

Omfattar alla trafikslag – tydligt politiskt budskap – transporteffektivitet och överflyttning



Regeringsuppdrag till Trafikverket

Främjandeuppdrag

- Samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart (avslutas 2024)
 - Handlingsplan för inrikes sjöfart *och* närsjöfart
 - Analys av torrhamnar
- Horisontella samarbeten och öppna data för ökad fyllnadsgrad (avslutas 2029)
 - Delrapport 2019-05-31
 - Delrapport 2020-06-30
- Intensifiera arbetet med intermodala järnvägstransporter (avslutas 2021)
 - Hinder för ökad omlastning till intermodala järnvägstransporter



Regeringsuppdrag till Trafikverket

Redovisade 2019 - rapporter

- Analys om och var längre lastbilar bör tillåtas på det svenska vägnätet
- Verka för bättre förutsättningar för godstransporter på järnväg och med fartyg

Redovisade 2020 - redogörelser

- Upprätta långsiktig underhållsplan avseende genomförande av järnvägsunderhåll
- Längre och tyngre tåg
- Marknadsanpassad planering av kapacitet (MPK)
- Implementering av bärighetsklass 4



Trafikverket - regeringsuppdrag

Redovisas 2021

- Analys tåg färjan Trelleborg – Tyskland
- Uppdrag att planera för en utbyggnad av elvägar
- Uppdrag att analysera behovet av laddinfrastruktur för snabbladdning av tunga fordon
- Långsiktig kompetensförsörjning inom järnvägssektorn
- Kunskapsunderlag Europeiska godskorridorer på järnväg
- *Återrapporteringskrav överflyttning*

Redovisas 2022

- Verka för utökat och breddat stöd till forskning och innovation på sjöfartsområdet

Redovisas 2029

- Översyn av bristen på säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken längs större vägar

Stadsmiljöavtal hållbara godstransportlösningar



1 regeringsuppdrag till Boverket

Redovisade 2020

- Vägledning för godstransporter i fysisk planering

3 regeringsuppdrag till Transportstyrelsen

Redovisade 2019

- Obemannade luftfartyg i Sverige

Redovisade 2020

- Utredning av säkerhetshöjande åtgärder för korta dragbilar

Redovisas 2021

- Utreda och föreslå åtgärder för en mer säker, hållbar och effektiv sjöfart



4 regeringsuppdrag till Trafikanalys

Redovisade 2019/2020

- Breddad ekobonus - analys hur intermodala godstransporter kan främjas (omlastningspeng)
- Styrmedel för tunga miljövänliga lastbilar –
➔ Regeringsbeslut 2020-08 klimatpremie miljölastbilar o eldrivna arbetsmaskiner
- Analys konsekvenser av ökande e-handel på transportsektorns utsläpp
 - Leder e-handel till ökade transporter?
 - Hur kan e-handelns transporter bli mer hållbara

Redovisas årligen i mars och slutredovisning 2022

- Följa upp och utvärdera arbetet med att genomföra den nationella godstransportstrategin
 - Delutvärdering december 2020



Nu händer det!



Port of Trelleborg, aiming on being the climate-smartest port in the Baltic Sea and taking lead within green development is creating opportunities for green and environmentally friendly coastal shipping when flows of goods are being transferred from road to sea road along the eastern coast. With great potential, strong development and a continued growth in volumes, Port of Trelleborg, Scandinavia's largest RoRo port is having what it takes to ensure efficient coastal shipping.



Godby Shippings roro-fartyg Midas.

Joachim Sjöström

RORO

Ny "Förbifart Stockholm"

Wagenborg Shipping Sweden AB öppnar en ny roro-linje mellan Oxelösund och Riga med inchartrat fartyg från Godby Shipping.

 Dela

Wagenborg Shipping Sweden AB:s nya linjetrafik för roro-gods mellan Oxelösund och Riga i Lettland beskrivs i ett pressmeddelande från Oxelösunds Hamn AB som en ny "Förbifart Stockholm" för gods på sjö.

"Sea modal" traffic

Port of Trelleborg is a hub for intermodal traffic where the combination of road, railroad and sea road is made possible to offer the most sustainable mode of transportation. The company has invested heavily in intermodal railroad where trailers are put on rail, which has been very successful, and efforts will be rewarded by an estimated 100% increase in number of trailers handled in 2020 compared to 2019.

Now the Port of Trelleborg also wants to invest in the possibility of becoming the "sea-modal" port where freight transports via trailers are transferred from road to sea. Out of the 130,000 trailers handled in 2019, approximately 30,000 are estimated to go intermodally in 2020. Should the remaining 100,000 or parts of these be shipped to the port along the eastern coast somewhere between Norrköping and Stockholm Norvik, Port of Trelleborg is convinced to create opportunities for a sustainable transportation bringing positive effects to the climate.

Kommuner och regioners roll

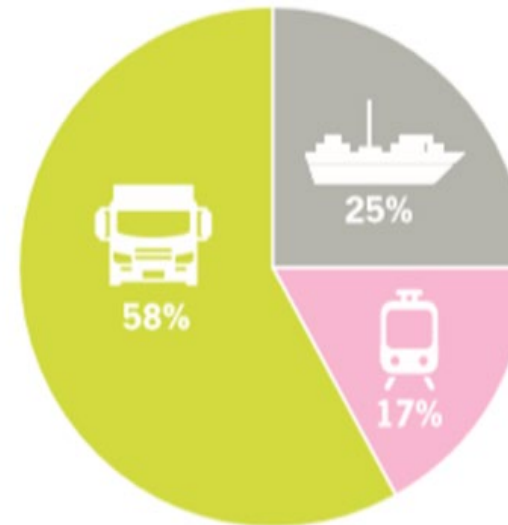


Gustav Hemming (C) Tillväxt- och Samhällsplaneringsregionråd. Foto Centerpartiet Stockholm.

Region Stockholm har tagit fram en ny strategi för godshanteringen i regionen som syftar till att skapa en regional samsyn om godshanteringen i Stockholms län och föreslå vilka typer av åtgärder som länets aktörer bör fokusera på. Den syftar bland annat att flytta godset från våra vägar till spår- och sjötrafik.

2019

TRAFIKFÖRDELNING
Tonkilometer 2006



Hanterad godsmängd 2006: 52 000 ton

Tonkilometer: Mängd transporterat gods gånger transporterad sträcka.

TRAFIKFÖRDELNING
Tonkilometer 2050



Hanterad godsmängd 2050: 69 000 ton

2017

En ökad andel gods behöver gå på sjö och med järnväg. Regelverk och avgiftssystem behöver anpassas för att möjliggöra detta.



EN BÄTTRE SITS

Mälarpendeln kan vara igång till årsskiftet med Wallenius som rederi



I ett första skede kommer Mälarpendeln att gå mellan Norvik och Västerås med containrar. (Bild: Mälarpende

Rapport Handlingsplan

För inrikes sjöfart och närsjöfart
62 åtgärder för ökad inrikes sjöfart närsjöfart 2019

Regeringsuppdrag n2018/04482/ts

Handlingsplan för att stärka inrikes sjöfart och närsjöfart

*Bidragit har:
Trafikverket,
Transportstyrelsen,
Sjöfartsverket, Vinnova,
Boverket,
Energimyndigheten,
Fossilfritt Sverige, SKL*



På gång framåt

- Ekobonus
- Hamnar i fokus (Sveriges kommuner och Regioner samt fortsatt hamnturné samt harmonisering av miljöstyrning)
- Prissättning för inrikes sjöfart
- Nytt forum för inlandssjöfart

Vi skapar smidiga flöden för godstransporter



Ett skifte på väg mot ett närmare Sverige



TRAFIKVERKET



Maritima strategin – senaste nytt och vad händer framöver?

- **Joacim Johannesson**, Havs- och vattenmyndigheten
- **Malin Liljenborg**, Transportstyrelsen



Uppföljning av Sveriges maritima strategi

Havs
och Vatten
myndigheten



Joacim Johannesson, Havs och Vattenmyndigheten
Malin Liljenborg, Transportstyrelsen
2020-11-06



1. Maritima strategin och uppföljningen
2. Resultat med exempel



Vision:

**Konkurrenskraftiga,
innovativa och hållbara
maritima näringar som
kan bidra till ökad
sysselsättning, minskad
miljöbelastning och
attraktiv livsmiljö**

(beslutad 2015)



En svensk maritim strategi
– för människor, jobb och miljö



Åtgärdsområden och perspektiv



Uppföljning av strategin

» Varför:

- För att få bättre kunskapsunderlag inför framtida beslut om maritima frågor i Sverige

» Hur:

- Med hjälp av 28 indikatorer, framförallt om tillståndet (visar riktning)
- Befintlig statistik i första hand
- Samarbete mellan 15 myndigheter, varav några indikatoransvariga

» Hur ofta:

- årligen, fördjupad (vart 3-4 år)?

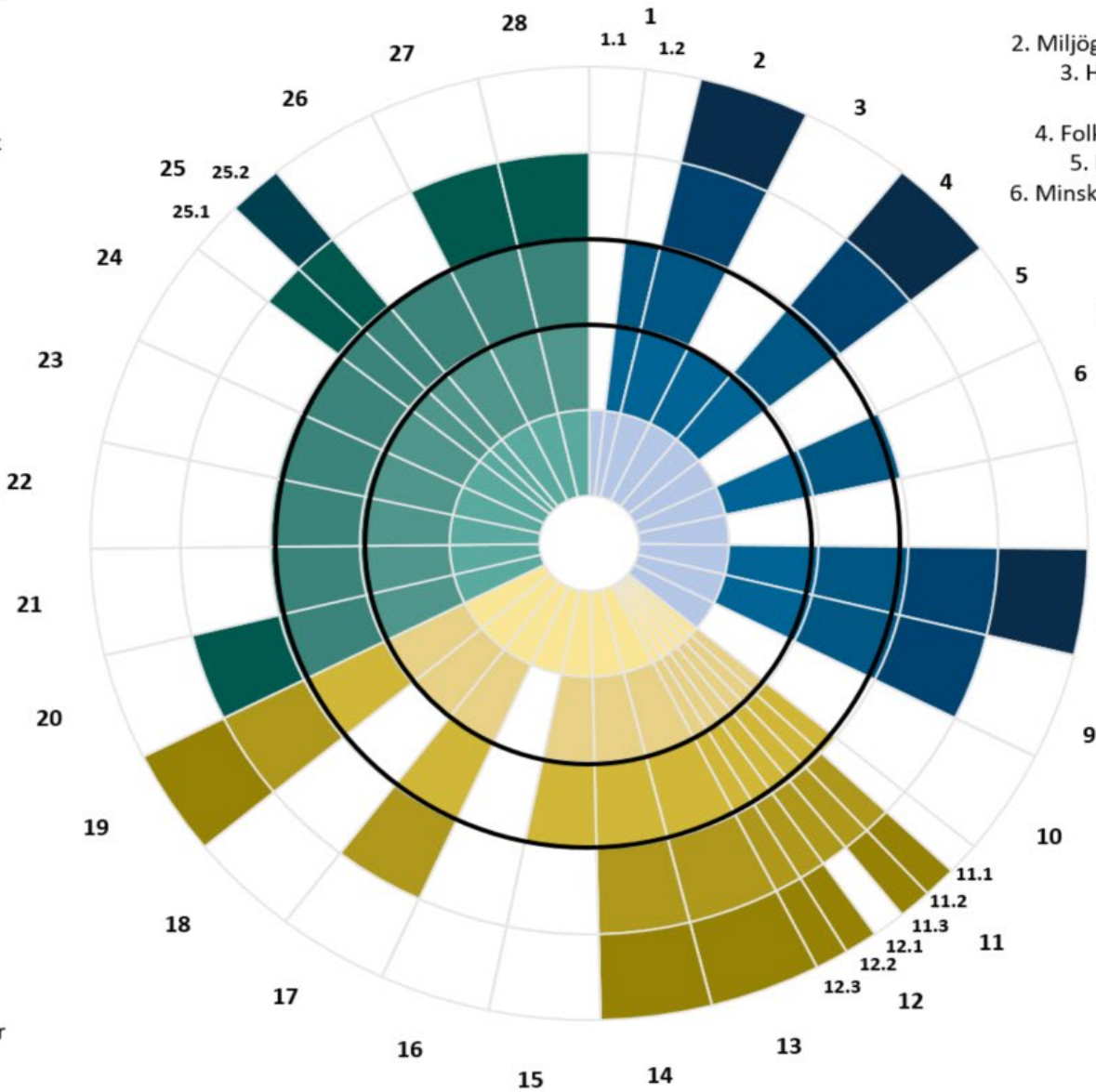
Resultat

- » Konkurrenskraftiga näringar
 - Ökade förädlingsvärden, oförändrad sysselsättning
- » Attraktiva kustområden
 - Fortsatt gynnsamt
- » Hav i balans:
 - Fortsatta miljöproblem
 - Ökat marint områdesskydd och bättre badvattenkvalitet

- 20. Attraktiva boendemiljöer
- 21. Tillgång till arbetstillfällen
- 22. Högutbildade i kustområden
- 23. Folkhälsa: Återstående medellivslängd
- 24. Folkhälsa: Låg ekonomisk standard
- 25. Maritim turism
 - 25.1 Förvärsarbetande
 - 25.2 Nettoomsättning
- 26. Besöksattraktivitet
- 27. Maritima gästnätter
- 28. Säsongsförlängning

Konkurrenskraftiga näringar

- 11. Konkurrenskraftiga näringar
 - 11.1. Sysselsättning
 - 11.2. Förädlingsvärde
 - 11.3. Varuexport
- 12. Näringarnas konkurrenskraft
 - 12.1 Relativ sysselsättningsutveckling
 - 12.2 Relativ utveckling, förädlingsvärde
 - 12.3 Relativ varuexportsutveckling
- 13. Maritimt innovationsindex
- 14. Trafikslagsregelverk
- 15. Sveriges fartygsflotta
- 16. Havsbaserad energiproduktion
- 17. Fångst av fisk och skaldjur
- 18. Vattenbruksproduktion
- 19. Uppkopplade kustområden



- 1. Kväve- och fosforbelastning
 - 1.1 Kvävebelastning
 - 1.2 Fosforbelastning
- 2. Miljögifter i sill och strömming
- 3. Hållbart nyttjade fisk- och skaldjursbestånd
- 4. Folkhälsa: Badvattenkvalitet
- 5. Marint skräp på stränder
- 6. Minskad risk för översvämning
- 7. Maritima näringars klimatpåverkan
- 8. Översiktsplanering
- 9. Marint områdesskydd
- 10. Olyckor och tillbud

Havs
och Vatten
myndigheten

Indikator 7. Maritima näringars klimatpåverkan

Ökad klimatpåverkan från de maritima näringarna

De maritima näringarnas klimatpåverkan ökar över mätperioden med ca 30 procent. I stort är det dock svårt att dra slutsatser om en långsiktig trend

Koldioxidekvivalenter (ton)/förädlingsvärde (mkr)



Globala mål som berörs

DELMÅL 8-4



FÖRBÄTTRA RESURSEFFEKTIVITETEN I KONSUMTION OCH PRODUKTION

DELMÅL 9-2



FRÄMJA INKLUDERANDE OCH HÅLLBAR INDUSTRIALISERING

DELMÅL 9-4



UPPGRADERA ALL INDUSTRI OCH INFRASTRUKTUR FÖR ÖKAD HÅLLBARHET

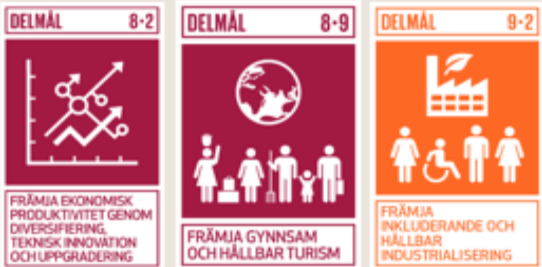


Indikator 12. NÄRINGARNAS KONKURRENSKRAFT

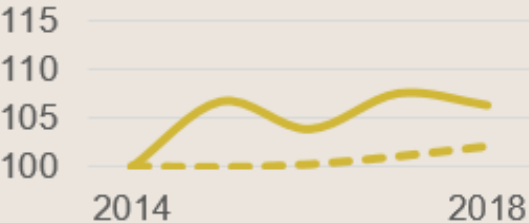
De maritima näringarna överpresterar

Sedan 2014 har de maritima näringarna vuxit snabbare än jämförelsebranscher, för sysselsättning, förädlingsvärde och varuexport.

Globala mål som berörs



Sysselsättning (2014=100)



— Maritim näring
- - - Jämförelsebransch

Förädlingsvärde (2014=100)



— Maritim näring
- - - Jämförelsebransch

Varuexport (2014=100)



— Maritim näring
- - - Jämförelsebransch

Indikator 10. Olyckor och tillbud för fartyg

Fler olyckor och tillbud

Efter en nedgång i mitten av tidsperioden ökar antalet rapporterade sjöolyckor och tillbud igen och är nu fler än i början av tidsperioden

Antal rapporterade sjöolyckor och tillbud



Globala mål som berörs

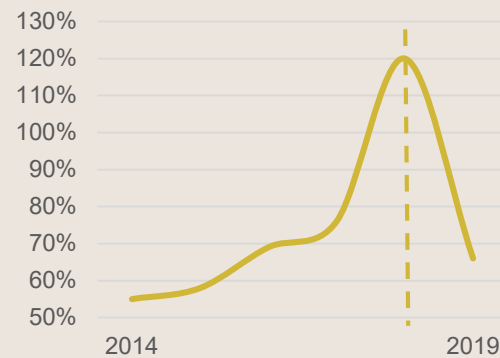


Indikator 14. Trafikslagsregelverk

Svårt jämföra sjötrafikens internalisering över tid

Internaliseringsgraden för externa kostnader inom sjötrafiken ökar med ca 11 procentenheter mellan 2014 och 2019 – men nya beräkningsmetoder från 2019 visar på lägre internaliseringsgrad.

Internaliseringsgrad - godstransporter till sjöss



Globala mål som berörs

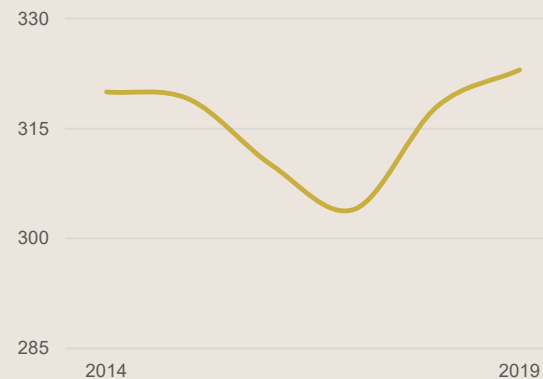


Indikator 15. Sveriges fartygsflotta

Vändpunkt för den svenska fartygsflottan?

Antalet svenskregistrerade fartyg ökar något i jämförelse med 2014 och återhämtar sig från en nedgång i mitten av tidsperioden

Antal svenskregistrerade fartyg



Globala mål som berörs



Mer om uppföljningen

- » Rapport (pdf)
- » Indikatorer på webben:

<https://www.havochvatten.se/planing-forvaltning-och-samverkan/program-projekt-och-andra-uppdrag/maritima-strategin/uppfoljning-av-den-maritima-strategin.html>

Indikator 7. Maritima näringars klimatpåverkan	+
Indikator 8. Översiktsplanering	+
Indikator 9. Marint områdesskydd	+
Indikator 10. Olyckor och tillbud för fartyg	+
Indikator 11. Konkurrenskraftiga näringar	+
Indikator 12. Näringarnas konkurrenskraft	+
Indikator 13. Maritimt innovationsindex	+
Indikator 14. Trafikslagsregelverk	—

I Sverige pågår en modernisering av regelverk gällande fartyg i nationell trafik och i den maritima strategin slås det därtill fast att regelverk kring avgifter behöver anpassas efter användningen och att regelverken ska möjliggöra att Sverige kan ha en konkurrenskraftig sjöfart.

Frågor

Tack!

**Havs
och Vatten
myndigheten**



Infrastrukturplanen – hur ser inriktningsunderlaget och en möjlig tidplan för åtgärdsplaneringen ut?

- **Anna Wildt-Persson, Trafikverket**





TRAFIKVERKET



Trafikverkets inriktningsunderlag och nästa steg

Webinarium Svensk Sjöfart 6 nov 2020

Anna Wildt-Persson, Strategisk Utveckling





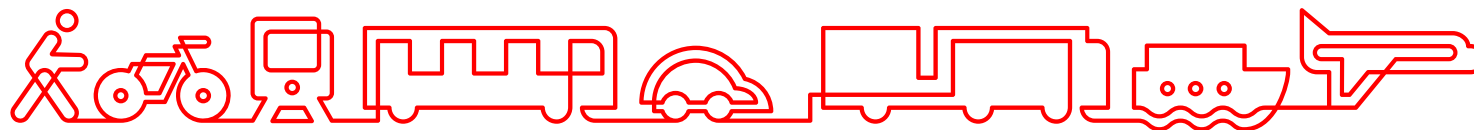
Regeringsuppdrag till Trafikverket

Inriktningsunderlag inför
transportinfrastrukturplanering för en
planperiod 2022–2033 / 2022–2037

Redovisas 30 oktober 2020 och går på
extern remiss till 29 januari 2021

Viktiga utgångspunkter i uppdraget

- Inriktningsunderlag för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för två alternativa planperioder, 2022–2033 resp. 2022–2037
- Förslagen ska utgå från nuvarande anslagsnivå på 622,5 mdr (12 år) samt +/- 20% (till detta kommer intäkter från banavgifter, trängselskatter och medfinansiering)
- Klimatmålet en central utgångspunkt
- Analys av styrmedel och åtgärder som hållbart och kostnadseffektivt når klimatmålet.
- Fyrstegsprincipen vägledande och transportslagsövergripande planering



Huvudbudskap

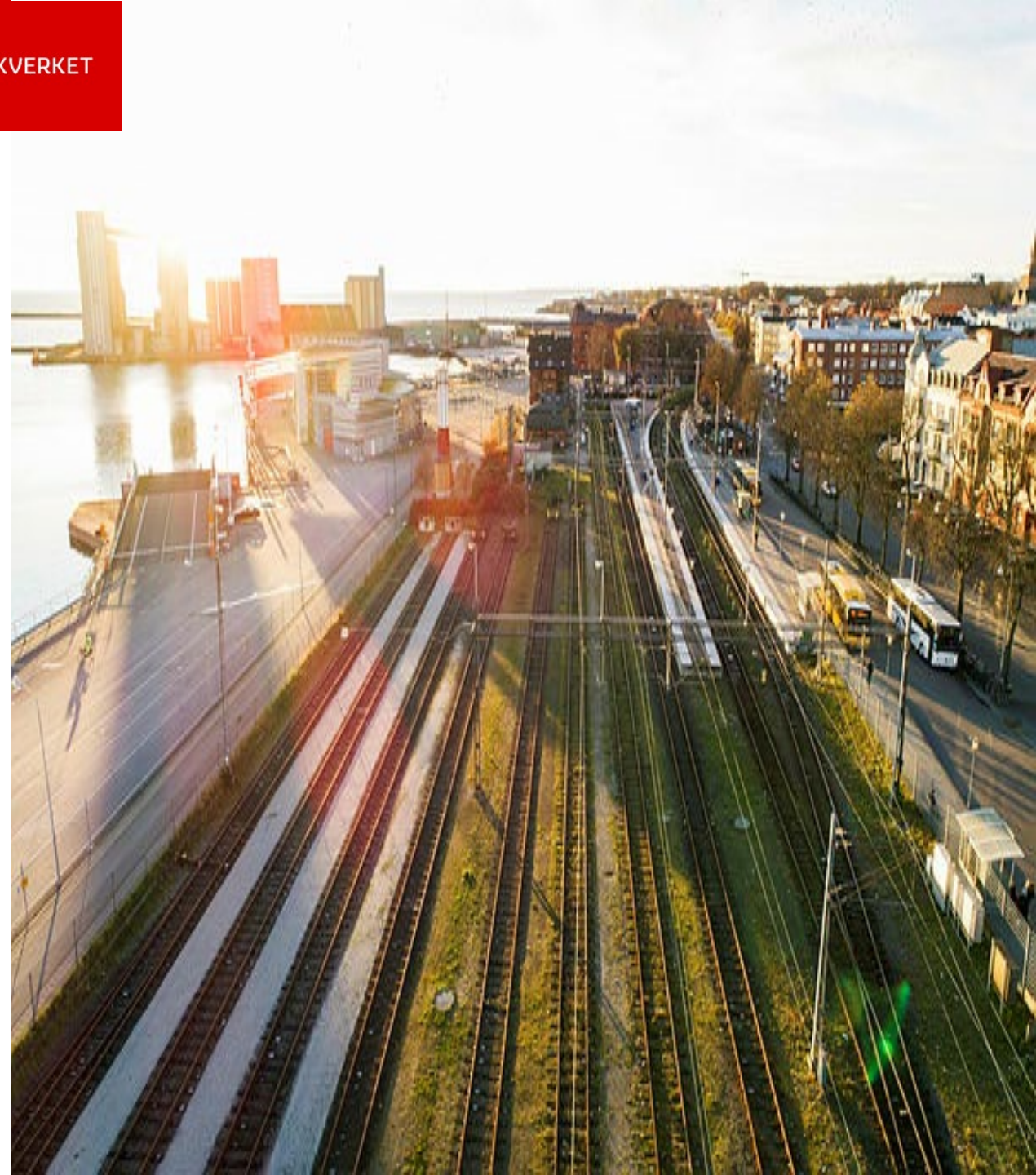
Prioritering av underhåll och klimatmålen i fokus

- Växande befolkning och ekonomi driver på transportefterfrågan
- Klimatmålen kan nås med omfattande elektrifiering, ökad andel biodrivmedel och högre bränslepriser.
- Det är mest effektivt att först vårda det vi har
- Hårda prioriteringar kommer att krävas
- En finansiering av nya stambanor utanför nationell plan frigör utrymme för en effektivare framdrift och angelägna åtgärder



Växande befolkning och ekonomi driver på transportefterfrågan

- Ökning av persontransportarbetet med 25–30 procent
- Teknikutvecklingens och Covid-19 pandemins effekt osäker
- Slutsatserna och rekommendationerna i inriktningsunderlaget är robusta för osäkerheter kring trafikutveckling.



Så nås klimatmålen kostnadseffektivt

Omfattande elektrifiering, ökad biodrivmedelsanvändning och högre bränslepriser behövs

- Förutsätter utbyggnad av laddinfrastruktur i närtid
- Kräver en strategi för användning och produktion av biodrivmedel
- Högre bränslepriser får fördelningspolitiska effekter

Satsningar på förbättrade alternativ kan skapa stora nyttor, men bidrar blygsamt till att minska transportsektorns klimatutsläpp.





Hårda prioriteringar kommer att krävas

- Den ekonomisk planeringsramen räcker varken för genomförande av namngivna investeringsåtgärder eller för ett vidmakthållande som upprätthåller funktionaliteten
- Utrymme saknas för nya investeringar i förhållande till gällande nationell plan



Inriktningar

Indikativ fördelning av planeringsramen för olika inriktningar 2022-2033. Miljarder kronor.

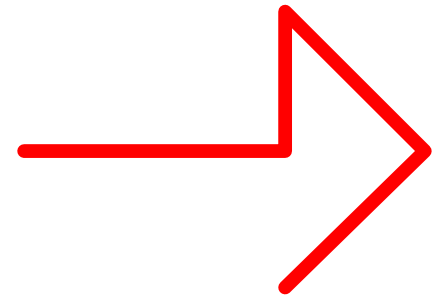
Inriktning	Ram	FOI	Vidmakthållande				Samhälls- säkerhet och bered- skap	Trimnings- och miljö- åtgärder	Stads- miljö- avtal	Namngivna åtgärder					Nya investe- ringar	Läns- planer	Planering stöd och myn- dighets- utövning	Räntor, återbetal- ning lån och bidrag	Summa
			Väg	Jvg	Efter- satt uh	BK4				Nya stam- banor	Järnväg	Ny teknik järnväg	Väg	Sjöfart					
Gällande nationell plan	622,5	8	286				0	35	12	193					0	37	14	37	622
			152	124	0	10				41	90	17	40	5					
Genomföra- nde av gällande nationell plan 2022-33		8	286				0	35	12	215					0	37	14	33	640
			152	124	0	10				71	81	25	31	6					
0 % Alt A med Nya stambanor	622,5	8	354				11	27	10	126					0	37	16	33	622
			188	156	0	10				53	37	23	7	6					
0 % Alt B utan Nya stambanor	622,5	8	383				11	35	12	87					0	37	16	33	622
			200	169	0	14				0	44	23	14	6					
-20%	498	8	292				10	27	10	73					0	30	15	33	498
			161	131	0	0				0	37	23	7	6					
+20% alt A med Nya stambanor	747	8	391				11	40	14	189					0	44	17	33	747
			200	169	0	22				71	58	23	31	6					
+20% alt B utan Nya stambanor	747	8	404				11	50	14	143					23	44	17	33	747
			200	169	13	22				0	81	25	31	6					

Kommunikation



Kommunikation och dialog

- Externa aktörer i direktivet (expertkompetens, fakta och underlag)
- Befintliga råd och forum
- Nyhetsbrev – Nytt från Trafikverket
- Trafikverket.se och Intranätet
- Extern remiss



Förberedelser för planrevidering

Möjlig tidplan

Inriktnings- planering

- Uppdrag 25
Juni-30 okt 2020
- Extern remiss
30 okt 2020 –
29 jan 2021

Infrastruktur- proposition

Våren 2021?
Direktiv åtgärds-
planering våren
2021?

Åtgärdsplanering

- Förslag ny
nationell och
regionala planer
hösten 2021?
- Extern remiss
- Beslut om planer
våren 2022?

Tack!

Program

09.00 Inledning och välkomna

09.05 Godsstrategin – senaste nytt och vad händer framöver?

09.35 Maritima strategin – senaste nytt och vad händer framöver?

09.55 Infrastrukturplanen – hur ser inriktningsunderlaget och en möjlig tidplan för åtgärdsplaneringen ut?

10.15 Slut





Tack!

