Regionrådsberedningen

SKRIVELSE
2019-08-14

LS 2017-1614

Regionstyrelsen

Godsstrategi för Stockholmsregionen

Föredragande regionråd: Gustav Hemming

Ärendebeskrivning
Godkännande av Godsstrategi för Stockholmsregionen.

Förslag till beslut
Regionrådsberedningen föreslår regionstyrelsen föreslå att regionfullmäktige beslutar följande.

Godsstrategi för Stockholmsregionen godkänns.

Regionrådsberedningens motivering
Godsstrategin ska bidra till att nå målen i RUFS 2050. Syftet är att skapa en regional samsyn om godshanteringen i Stockholms län och föreslå inom vilka områden och med vilka typer av åtgärder som länets aktörer bör fokusera sin samverkan.

Vid Regionfullmäktiges behandling av godsstrategin i februari 2019 återremitterades det då föreliggande förslaget. En sådan minoritetsåterremiss innebär inte per automatik att ett förslag behöver omarbetas, men regionrådsberedningen anser att det finns skäl att ta detta tillfälle att öka förslagets aktualitet. Staten, Mälardalsrådet och Stockholms stad har under senare tid tagit fram dokument som ger tydligare förutsättningar för strategin och det finns också synpunkter i motivet för återremissen som regionrådsberedningen anser det lämpligt att tillmötesgå.

Förändringar som vi särskilt vill lyfta fram är förtydliganden av målbild, nuläge och förväntad utveckling, liksom tydligare avgränsning av strategins omfattning. Sakpolitiskt lyfts prioritering av sjöfart och järnväg tydligare liksom kopplingen till beredskap vid kris eller krig.

Stockholmsregionens befolkning växer snabbt. 2050 väntas befolkningen ha ökat med cirka 1,2 miljoner invånare. För Stockholmsregionen, som är Sveriges största konsumentmarknad, är en av de största samhällsutmaningarna att möta det ökade behovet av gods- och persontransporter. Detta är avgörande för att vi ska kunna fortsätta växa

som region, skapa tillväxt och samtidigt klara av att minska trängseln, öka framkomligheten och nå klimatmålet om ett fossilfritt transportsystem till 2045. Regionrådsberedningen är positivt inställd till att den omarbetade versionen av godsstrategin förtydligar kopplingen till landsbygds- och skärgårdsstrategin och klimatfärdplanen har förtydligats.

Godsstrategin är vägledande för aktörer som verkar i Stockholms län. Det innebär att den ska vara ett ramverk för fortsatt dialog och samverkan i godsfrågor mellan regionala och lokala aktörer inom offentlig och privat sektor. Regionrådsberedningen vill särskilt trycka på vikten av omställningen till förnyelsebara drivmedel och cirkulär ekonomi, och det är därför bra att detta behandlas i strategin, men det behöver utredas ytterligare i samverkan innan de regionala aktörernas gemensamma syn i dessa frågor kan formuleras.

Regeringen har ett särskilt ansvar för att bidra till att den regionala infrastrukturen fungerar för flöden av gods och människor såväl inom som genom regionen. Här har bland annat länsplanen en avgörande betydelse. Stockholms läns andel av den nationella planens nyinvesteringar i Stockholms län har sjunkit från 20 till 17 procent jämfört med planen för 2014–2025.

Samordnade och välplanerade åtgärder för att effektivisera godsflödena kan hjälpa hela regionens utveckling med minskad trängsel, minskade utsläpp och en förbättrad närmiljö. I förlängningen handlar det om att säkra Stockholmsregionens hållbara tillväxt och konkurrenskraft liksom villkoren för företagen. Godsstrategin utgör ett första steg i att adressera dessa problem och tjänar till att lägga grunden för en ännu bättre Stockholmsregion.

Beslutsunderlag
Regiondirektörens tjänsteutlåtande
Godsstrategi för Stockholmsregionen inklusive kartbilaga
Remissredogörelse Godsstrategi för Stockholmsregionen
Tillväxt- och regionplanenämnden protokollsutdrag den 20 juni 2018
Tillväxt- och regionplaneförvaltningens tjänsteutlåtande den 7 juni 2018

Irene Svenonius Gustav Hemming

Regionstyrelsen
Regionledningskontoret
Vahid Fararos
Elisabet Angelov

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2019-06-28

LS 2017-1614

Regionstyrelsen

Godsstrategi för Stockholmsregionen

Ärendebeskrivning
Godkännande av Godsstrategi för Stockholmsregionen.

Beslutsunderlag
Regiondirektörens tjänsteutlåtande
Godsstrategi för Stockholmsregionen inklusive kartbilaga
Remissredogörelse Godsstrategi för Stockholmsregionen
Tillväxt- och regionplanenämnden protokollsutdrag den 20 juni 2018
Tillväxt- och regionplaneförvaltningens tjänsteutlåtande den 7 juni 2018

Förslag till beslut
Regionrådsberedningen föreslår regionstyrelsen föreslå att regionfullmäktige beslutar följande.

Godsstrategi för Stockholmsregionen godkänns.

Regionledningskontorets förslag och motivering
Sammanfattning
Regionledningskontoret har justerat och uppdaterat det förslag till Godsstrategi för Stockholmsregionen (fortsättningsvis benämnd godsstrategi) som regionfullmäktige återremitterade den 12 februari 2019.

Godsstrategin ska bidra till att nå målen i RUFS 2050 Syftet är att skapa regional samsyn om godshanteringen i Stockholms län och föreslå inom vilka områden och med vilka typer av åtgärder som länets aktörer bör fokusera sin samverkan.

Bakgrund
Dåvarande landstingsfullmäktige gav 2016, LS 2016–0257, tillväxt- och regionplanenämnden i uppdrag att ta fram en regional godsstrategi med fokus på samlastning och ny teknik. Ett utkast var på remiss under

perioden 21 december 2017–2 mars 2018. I juni 2018 beslutade tillväxt- och regionplanernämnden om ett förslag till godsstrategi. När ärendet togs upp i regionfullmäktige den 12 februari 2019 beslutade fullmäktige dock i minoritet att återremittera förslaget. Som brukligt vid minoritetsåterremiss gick uppdraget till regionstyrelsen som har genomfört arbetet i samarbete med tillväxt- och regionplaneförvaltningen.

Minoritetsåterremissen innehåller följande:

- Sjögods bör ges en större tyngd och tydligare inriktning där sjögodsets potential i Stockholmsregionen lyfts fram.
- Möjligheten att prioritera gods på järnväg utvecklas för att undvika undanträngningseffekter med ökad tung lastbilstrafik som följd.
- Peka ut vilka aktörer som är ansvariga för att kritiska delar i infrastrukturen fungerar i händelse av kris eller krig.
- Ta med konsumentperspektivet, som är ett delmål i RUFS 2050
- Tydliggör Stockholmsregionens syn på drivmedel, både i land- och sjötrafiken. Alla förnyelsebara drivmedel bör finnas med.
- Det behövs en helhetssyn på cirkulär ekonomi som kan bidra till att minska behovet av transporter.
- Kopplingen till den nyligen antagna landsbygds- och skärgårdsstrategin bör förbättras.

Överväganden
Regionledningskontoret har justerat det återremitterade förslaget med hänsyn till minoritetsåterremissens synpunkter, dock även med hänsyn till behovet att avgränsa strategins omfattning. Godsstrategins innehåll och disposition är i huvudsak oförändrade, men justeringar har gjorts för att förtydliga målbild, nuläge och förväntad utveckling.

Justeringar har också gjorts utifrån synpunkter och förslag från de remissvar som inkom vid tillväxt- och regionplanenämndens remiss av sitt förslag. Remissvaren var i stor utsträckning positiva till godsstrategin och dess inriktning men innehöll också kritiska synpunkter och önskemål som inte kunde omhändertas i tillväxt- och regionplanenämndens bearbetning. Här följer några av dem i sammanfattning:

- Strategin brister i konkretion och tydlighet och är för övergripande för ett planeringsunderlag (Trafikverket, Stockholms stad, Storsthlm, länsstyrelsen, Södertörnskommunerna).

- Problembeskrivningen behöver utvecklas och målkonflikter beskrivas utförligare (bl.a. Solna stad, Storsthlm, SU).
- Strategin bör kopplas tydligare till den storregionala utvecklingen (bl.a. Region Örebro, Region Sörmland, Transportföretagen).
- Strategin bör konkretisera vad som är nästa steg och vem som ansvarar för det (bl.a. Södertörnskommunerna, Mälardalsrådet).

En skrivning om Tomteboda rangerbangård har justerats.

Regionledningskontoret har vidare gjort justeringar utifrån ett antal strategiska dokument av betydelse som har publicerats efter det att det återremitterade förslaget färdigställdes:

- Regeringens beslutade 2018 om en nationell godsstrategi som har resulterat i ett nybildat nationellt godstransportråd och flera nu pågående myndighetsuppdrag av relevans för Stockholmsregionen.
- Stockholm stad beslutade 2018 om en handlingsplan för godstrafik.
- Mälardalsrådet publicerade 2018 en nulägesanalys om godstransporter på storregional nivå som en del i ett pågående arbete med den storregional godsstrategi som ska beslutas under 2019/2020.
- Trafikverket publicerade 2018 ett framkomlighetsprogram för hur Storstockholms primära vägnät kan användas på bästa sätt, i mars 2019 en handlingsplan för inrikes sjöfart och närsjöfart och i juni 2019 en handlingsplan för ett uppkopplat och automatiserat vägtransportsystem.

Det inledande kapitlet beskriver godsstrategins syfte och koppling till RUFS 2050, Landsbygds- och skärgårdsstrategi för Stockholmsregionen samt Klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen. Godsstrategin ska bidra till att nå målen i RUFS 2050. Syftet är att skapa regional samsyn om godshanteringen i Stockholms län och föreslå inom vilka områden och med vilka typer av åtgärder som länets aktörer bör fokusera sin samverkan.

Kapitel två beskriver nuläge och ger en utblick mot 2050 medan kapitel tre beskriver utmaningar. I båda dessa kapitel finns avsnitt om Kapacitet och framkomlighet, Hållbarhet samt Risk, sårbarhet och beredskap. I den återremitterade versionen fanns också ett avsnitt om urbanisering och förtätning. Det är borttaget eftersom förtätningens utmaningar behandlas i övriga avsnitt.

Kapitel fyra beskriver den strategiska inriktningen. Här finns de fem områden som i den återremitterade versionen låg under rubriken

Genomförande. Justeringen har gjorts för att ensa godsstrategins upplägg med upplägget i klimatfärdplanen där insatsområdena beskriver den strategiska inriktningen; det vill säga det övergripande tillvägagångsättet för hur utmaningarna ska hanteras för att nå målbilden. Insatsområdena har också formulerats om något. Följande insatsområden föreslås:

- Stärk samverkan för effektiv planering och styrning
- Säkerställ infrastruktur för gods i hela Stockholmsregionen
- Effektivisera användningen av transportsystemet
- Stärk Stockholmsregionens roll som ”testbädd”
- Öka kunskapen om godstransporter

I kapitel fyra finns också förslag till åtgärder. Det innehåll som i den återremitterade versionen låg under rubriken Strategisk inriktning är inarbetat i den övriga texten.

Kapitel fem har rubriken Genomförande och beskriver översiktligt hur arbetet ska tas vidare. Här föreslås att Region Stockholm ansvarar för att i dialog med berörda aktörer utforma en plattform för samverkansarbetet och för att följa upp det inom ramen för sitt regionala utvecklingsansvar. Plattformen bör utformas koordinerat med den utveckling av regionala samverkansformer som Region Stockholm har initierat.

Sist ligger bilagan Ramverk för arbetet med godstransporter som översiktligt beskriver transportsystemet och dess aktörer, inklusive kommunernas roll och det storregionala samarbetet. Ett kapitel med samma rubrik finns i klimatfärdplanen.

Jämfört med det återremitterade förslaget har sjögods och möjligheten att prioritera gods på järnväg lyfts tydligare. Större vikt läggs också vid risk, sårbarhet och beredskap inklusive ansvarsfördelning vid kris eller krig. Kopplingen till landsbygds- och skärgårdsstrategin har förtydligats, liksom till klimatfärdplanen. Konsumentperspektivet behandlas indirekt genom kopplingen till godstrafikens negativa effekter på miljö och den växande e-handeln. Förnyelsebara drivmedel och cirkulär ekonomi behandlas men behöver utredas ytterligare i samverkan innan de regionala aktörernas gemensamma syn i dessa frågor kan formuleras.

Flera remissinstanser uttryckte i sina remissvar till det återremitterade förslaget en önskan om mer förankring och samarbete. Region-ledningskontoret vill betona att inriktningen i det justerade förslaget är densamma som tidigare men att förslag till åtgärder och genomförande

behöver diskuteras, prioriteras och detaljeras i samverkan mellan berörda aktörer.

Ekonomiska konsekvenser
Ett godkännande av förslaget till godsstrategi innebär att Region Stockholm förväntas ta initiativ för fortsatt samverkansarbete med godstransporter. Arbetet medför kostnader som ska finansieras inom ramen för den budget som fullmäktige har beslutat.

Stefan Schildt
Tf. regiondirektör

Karin Öhlander
Tf. stabschef regiondirektörens stab

Beslutsexpediering:
Akt

Godkänd av Stefan Schildt, 2019-06-28

Region Stockholm

Diarienummer
2017-1614

Godsstrategi för Stockholmsregionen

Dokumenttyp	Fastställd	Giltig till och med
Dokumentnummer 1579326	Fastställd av	Upprättad av
Informationssäkerhetsklass		

Innehållsförteckning

1. En vägledande strategi 3
1.1 Varför en godsstrategi för Stockholmsregionen? 3
1.2 Syfte och avgränsning....5

2. Nuläge och utblick mot 2050 6
2.1 Godstransporter i Stockholmsregionen....6
2.2 Omvärldstrender 10
2.3 Kapacitet och framkomlighet 12
2.4 Systemeffekter och styrning för hållbarhet....19
2.5 Risk, sårbarhet och beredskap 22

3. Utmaningar 24
3.1 Kapacitet och framkomlighet....24
3.2 Systemeffekter och styrning för hållbarhet 25
3.3 Risk, sårbarhet och beredskap 25

4. Strategisk inriktning....27
4.1 Stärk samverkan för effektiv planering och styrning 27
4.2 Säkerställ infrastruktur för gods i hela regionen....28
4.3 Effektivisera användningen av transportsystemet....29
4.4 Stärk Stockholmsregionens roll som ”testbädd” 30
4.5 Öka kunskapen om godstransporter 30

5. Genomförande....32
5.1 Plattform för arbetet 32
5.2 Ansvarsfördelning 32

Referenser 33

Bilaga. Om godstransporter 35

1. En vägledande strategi

Stockholmsregionens befolkning växer snabbt. 2050 väntas befolkningen ha ökat med cirka 1,2 miljoner invånare. För Stockholmsregionen, som är Sveriges största konsumentmarknad, är en av de största samhällsutmaningarna att möta det ökade behovet av gods- och persontransporter. Samtidigt behöver vi minska trängseln, öka framkomligheten och nå klimatmålet om ett fossilfritt transportsystem till 2045.

1.1 Varför en godsstrategi för Stockholmsregionen?

Godstransporter hör till de funktioner i samhället som inte ges särskilt mycket uppmärksamhet så länge de fungerar. Men de försörjer regionen med livsmedel, läkemedel, drivmedel och byggmaterial. De är nödvändiga för sjuktransporter, brandförsvar och pålitlig elförsörjning, för näringslivets transporter liksom för att transportera bort vårt avfall. Utan godstrafiken uppstår på kort tid mycket allvarliga konsekvenser för alla som lever och verkar i Stockholmsregionen. Även begränsade störningar påverkar regionens attraktivitet och konkurrenskraft negativt om de inträffar ofta.

Den ekonomiska tillväxten och befolkningstillväxten i Stockholmsregionen har lett till att godstrafiken har ökat kraftigt. Det råder kapacitetsbrist i stora delar av systemet samtidigt som trafiken medför utsläpp och andra störningar. Bristande framkomlighet och svårigheter att förutse transporttider är hinder för näringslivets transporter vilket innebär negativa konsekvenser för Stockholms internationella konkurrenskraft.

RUFS 2050

Den regionala godsstrategin för Stockholmsregionen ska bidra till att hantera regionens utmaningar och därmed till att genomföra RUFS 2050. Den regionala utvecklingsplanen, RUFS 2050, pekar ut riktningen för regionen. Regionens gemensamma vision uttrycks i planen som att vara Europas mest attraktiva storstadsregion. Visionen konkretiseras i fyra mål:

1. En tillgänglig region med god livsmiljö
2. En öppen, jämställd, jämlik och inkluderande region
3. En ledande tillväxt- och kunskapsregion
4. En resurseffektiv och resilient region utan klimatpåverkande utsläpp

För att visionen och de fyra målen ska kunna nås ställs höga krav på godstransportsystemet. Det måste erbjuda tillgänglig transportinfrastruktur av god kvalitet i hela regionen och urbana miljöer med god och klimatsmart försörjning av varor och material. Systemet måste också vara hållbart: Det behöver användas och utvecklas med hänsyn till människor och miljö, och kunna anpassas till ny teknik och förändrade transportbehov utan stora kostnader. Slutligen måste det utvecklas med hänsyn till risk, sårbarhet och beredskap för både Stockholmsregionen och Sverige. För att detta ska

kunna ske krävs bland annat stärkt förståelse för och ökad kunskap om godstransporternas systemeffekter.

I Figur 1 visas målbilden i RUFS 2050. De mål, delmål och regionala prioriteringar som är av särskild vikt för godsförsörjningen är markerade med blå färg.



Figur 1. Mål, delmål och prioriteringar i RUFS 2050. De mål etcetera som har tydligast koppling till regionens godsförsörjning är markerade med blå färg.

Texten om insatsområden tas bort för att ensa med klimatfärdplanen.

Godstransporter på landsbygden och i skärgården
Att godstransportsystemet behöver erbjuda framkomlighet i regionens alla delar tydliggörs i den landsbygds- och skärgårdsstrategi som kompletterar RUFS 2050. Denna strategi belyser de särskilda förutsättningarna och behoven i regionens landsbygd och skärgård. Land- och vattenvägar måste hållas tillgängliga för en regional godsförsörjning: dels för att det ska gå att leva och verka i länets glesbebyggda områden, dels för att många av regionens tillverkande och transportintensiva verksamheter är lokaliserade där.

Godstransporter i klimatarbetet
RUFS 2050 kompletteras även av en klimatfärdplan som ger ett ramverk och en strategisk inriktning för hur klimatomställningen ska genomföras i Stockholmsregionen. Färdplanen pekar ut transporter som ett prioriterat fokusområde för åtgärder. Klimatarbetet ska ske genom att berörda aktörer samverkar för att dels driva på det internationella och nationella klimatarbetet och dels, inom ramen för den egna rådigheten, genomföra systemeffektiva åtgärder som stärker Stockholmsregionens konkurrenskraft.

1.2 Syfte och avgränsning

Godsstrategin ska bidra till att nå målen i RUFS 2050. Syftet är att beskriva behov och möjliga åtgärder med koppling till den växande Stockholmsregionens godsförsörjning. Godsstrategins inriktning bygger på målen och inriktningen i RUFS 2050 liksom på dialog med kommuner och andra berörda aktörer. Inriktningen har också formulerats med hänsyn till det storregionala samarbetet och till det arbete som bedrivs på nationell nivå och inom EU.

Godsstrategin är vägledande för aktörer som verkar i Stockholms län. Det innebär att den ska vara ett ramverk för fortsatt dialog och samverkan i godsfrågor mellan regionala och lokala aktörer inom offentlig och privat sektor. Strategin ska också ge vägledning för hur regionens offentliga aktörer kan agera för att i god tid omhänderta godsrelaterade behov i sina egna planeringsprocesser, bland annat för att hantera målkonflikter i samhällsplaneringen. Kommunerna är särskilt viktiga aktörer genom sitt planeringsansvar och genom att de ofta äger mark. Godsstrategin är däremot inte en detaljerad handlingsplan och inte heller ett juridiskt bindande dokument som styr aktörernas åtgärdsval.

I bilagan Om godstransporter finns en kort introduktion till hur godstransportsystemet är uppbyggt och vilka aktörer som använder och påverkar det. Där ges också något mer information om de strategiska dokument och initiativ som har varit av särskild betydelse för godsstrategins inriktning.

2. Nuläge och utblick mot 2050

I Stockholms län bor det drygt 2,2 miljoner invånare och befolkningen i länet förväntas öka till 3,4 miljoner invånare till år 2050. Befolkningsökningen ger upphov till både person- och godstransporter samt övrig nyttotrafik som ska samsas på en begränsad yta och i ett transportsystem med begränsad kapacitet. Enligt Mälardalsrådet beräknas de totala godsmängderna i Stockholm-Mälarregionen öka med 65 procent till år 2040.[1] Ökningen bedöms framför allt ske på väg och i synnerhet på Europavägarna.

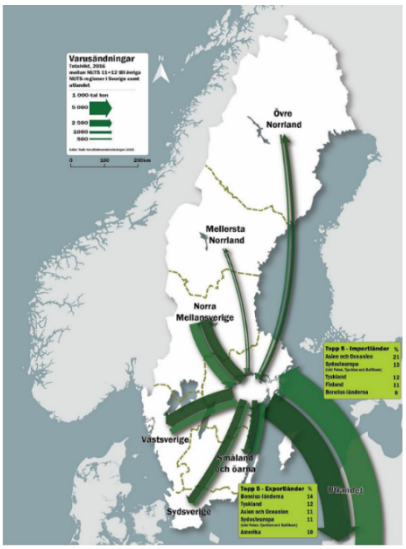


Karta 1. Gods- och logistikområden i Stockholms län, nuläge. Källa: RUFS 2050.

2.1 Godstransporter i Stockholmsregionen

Stockholmsregionen är Sveriges största konsumtionsområde. Regionen står för nästan en tredjedel av Sveriges BNP och har en stark ekonomisk tillväxt och befolkningstillväxt. Ekonomin är huvudsakligen tjänstepräglad med relativt liten varuproduktion. Det innebär att betydligt mer gods transporteras till än från regionen och att många fordon lämnar regionen tomma. En betydande del av det inkommande godset är livsmedel och andra konsumtionsvaror men också drivmedel, kemikalier och massor som grus och sand. Det som transporteras från regionen är i stor utsträckning restprodukter och avfall. Transittrafiken, det vill säga trafik som passerar Stockholm på väg mot andra målpunkter, utgör en mindre andel och består till stor del av gods som transporteras med lastbil på färjor till och från Finland.

[1] Mälardalsrådet (2016).

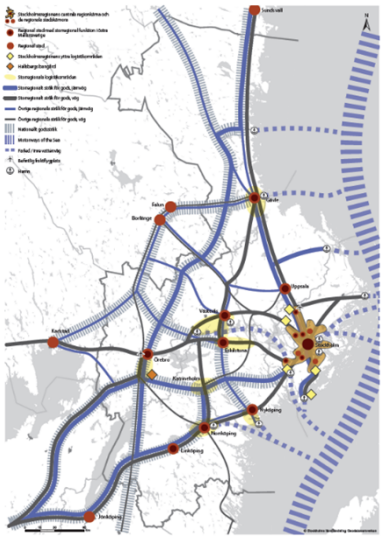


Karta 2. Internationella och nationella godsflöden till och från Stockholm-Mälarregionen. Källa: Mälardalsrådet (2018).

Stockholm i en nationell och internationell kontext

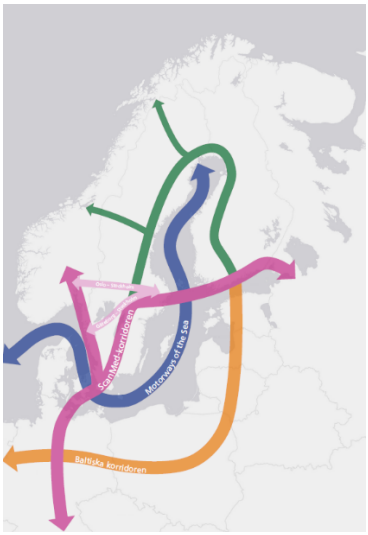
Godstransporterna i Stockholmsregionen är del av ett nationellt och internationellt transportsystem som hänger ihop via väg- och järnvägsstråk, logistikområden, hamnar, farleder och flygplatser. En betydande del av regionens transportsystem har en nationell funktion och är därför av riksintresse för kommunikationer.[2] Omvänt har infrastrukturen utanför Stockholms län avgörande betydelse för regionens godsförsörjning. Särskilt kan nämnas Göteborgs hamn, Skånes hamnar, Södra och Västra stambanan, rangerbangården i Hallsberg samt Öresundsbron. Större stråk och noder i Mälardalen och östra Mellansverige har också stor betydelse; inte minst de hamnar som kan ta emot containertrafik och bulkfartyg, kombiterminalen i Eskilstuna och Örebro flygplats.

[2] Riksintressen omfattar mark- och vattenområden för både befintliga, planerade och framtida kommunikationsanläggningar: Exempelvis finns mark för en östlig vägförbindelse utpekat som riksintresse. Att en anläggning är utpekad som riksintresse innebär att den ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra dess tillkomst eller utnyttjande. Vid juridisk prövning om ändrad markanvändning ska hänsyn tas till den utpekade funktionen och kunskap från verksamhetsutövaren bör utgöra del av beslutsunderlaget. Om ett område är utpekat för flera riksintressen måste en avvägning göras mellan dem.



Karta 3. Storregional godsstruktur för östra Mellansverige. Källa: Stockholms läns landsting (2018d).

Stockholmsregionens transportsystem är sammankopplat med det europeiska transportnätet, TEN-T, som inkluderar vägar, järnvägar, inre vattenvägar, hamnar, terminaler och flygplatser. TEN-T syftar till att säkerställa god framkomlighet inom EU och består av två lager: Ett övergripande och finmaskigt nät som täcker hela EU, inklusive de mest glesbefolkade regionerna, och ett stomnät som består av nio transportkorridorer. Sverige och Stockholmsregionen berörs särskilt av korridoren Skandinavien-Medelhavet (Scan-Med).



Karta 4. Stomnätskorridorer för person- och godstransporter, TEN-T, i norra Europa. Källa: RUFS 2050.

Sveriges handelsrelationer är starkt inriktade mot länderna i närområdet. Sveriges enskilt största handelspartner är Tyskland, följt av de nordiska grannländerna, Storbritannien och USA. Asien står för en växande del av både import och export. Den transoceana handeln går i stor utsträckning via hamnarna i Hamburg och Rotterdam men en mängd initiativ pågår för att förbättra transportförbindelserna med väg och järnväg mellan Europa och Asien.

Omkring 2022 öppnar den fasta förbindelsen över Fehmarn Bält mellan Danmark och Tyskland vilket innebär kraftigt ökad kapacitet för nord-sydliga transporter. När Öresundsbron når fullt kapacitetsutnyttjande omkring 2030 kommer den att utgöra en flaskhals för flöden mellan Sverige och kontinenten. Därför diskuteras en ny fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör.

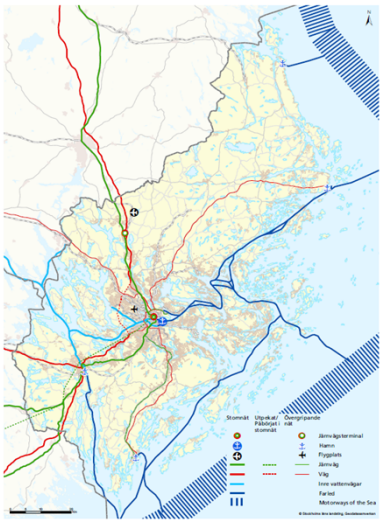
TEN-T i Stockholmsregionen
Följande stråk och noder för transporter i Stockholms län ingår det transeuropeiska transportnätet TEN-T:

Väg
E4 – Stomnätet
E20 – Stomnätet
E18 – Övergripande nätet

Järnväg
Södra stambanan – Stomnätet
Västra stambanan – Stomnätet
Ostkustbanan – Övergripande nätet
Rosersberg – Övergripande nätet
Värtabanan - Övergripande nätet
Nynäsbanan - Övergripande nätet

Sjöfart
Stockholm – Stomnätet
Kapellskär – Övergripande nätet
Nynäshamn – Övergripande nätet

Luftfart
Arlanda – Stomnätet
Bromma – Övergripande nätet



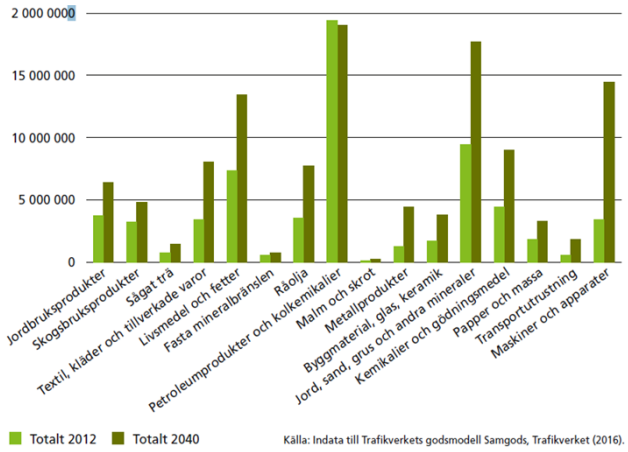
Karta 5. Stråk och noder i Stockholms län som hör till det transeuropeiska transportnätet, TEN-T. Källa: RUFS 2050.

2.2 Omvärldstrender

Globalisering och förändrade handelsmönster

Globalisering syftar bland annat på handel och gränsöverskridande investeringar mellan länder. Det är inte en ny företeelse men takten har intensifierats vilket i Sverige märks till exempel genom att importens och exportens andel av BNP har ökat snabbt. Globaliseringen skapar välstånd men medför kraftigt ökade godstransporter. Utvecklingen har förstärkts av att många produktionsprocesser sker i olika steg och i olika länder. Allt fler företag är därför beroende av import av insatsvaror som inte produceras i det egna landet. Globaliseringen innebär att den globala ekonomins utveckling har stor betydelse för trafiktillväxten i Sverige och att Sveriges geografiska läge och kostnadsläge är konkurrensnackdelar för näringslivet.

De internationella godsflödena blir allt mer koncentrerade till ett fåtal mycket tunga stråk och noder. Motsvarande utveckling ses för lager och på sikt kan till exempel varor från centrallager i Stockholmsregionen komma att distribueras till Norge, Finland och Baltikum. En internationell trend är också att fordon för långväga transporter blir allt större och tyngre. I väg- och järnvägstrafiken innebär det större krav på vägars, broars och banvallars bärighet samtidigt som slitaget ökar. Inom sjöfarten ställer de stora fartygen krav på farleder och hamnar. Kraven ökar också på terminalers dimensionering och utrustning, både på grund av de växande godsvolymerna och eftersom den andel gods som transporteras på containrar och trailrar förväntas öka kraftigt.



Figur 2. Gods per varuslagprognos till 2040. Källa: Stockholms läns landsting (2017b).

Urbanisering

Sverige är ett av Europas mest urbaniserade länder och dagens svenska urbanisering består främst i att människor flyttar från mindre till större

städer och tätorter. En ökad koncentration av befolkning och verksamheter ger en tillgänglighet som på många sätt bidrar till regionens attraktivitet. Storstadsregionen fungerar som staden gjorde förr och kommungränser spelar allt mindre roll ur individens perspektiv. Urbaniseringen leder samtidigt till en ökning av både godstransporter och persontransporter och de täta miljöerna innebär utmaningar för distributionen.

Trängsel i kombination med strikta tidsfönster och hårda krav på korta leveranstider innebär dessutom att fler distributionsfordon kan behövas för att säkerställa tillförlitliga leveranser. Det bidrar till ytterligare trängsel, ökar kostnadstrycket på transportbranschen och förstärker en redan påtaglig brist på chaufförer.

I en allt tätare region ökar konkurrensen om marken. De tekniska försörjningssystemen och dess större anläggningar är ofta ytkrävande och till viss del störande för omgivningen. Dessa funktioner och anläggningar trycks längre och längre ut i regionen och ibland placeras de till och med utanför regionen. Även täkter förläggs längre bort från den centrala regionkärnan varför jord- och bergmaterial måste transporteras allt längre sträckor. Utvecklingen mot förtätning i regionens kärnor leder alltså samtidigt till en utglesning av anläggningar och verksamheter som ökar transportarbetet.



Karta 6. Gods- och logistikstruktur i Stockholms län 2050. Källa: RUFS 2050.

Digitalisering och övrig teknisk utveckling

Den pågående digitaliseringen och teknikutvecklingen går snabbt och påverkar alla samhällsområden och verksamheter. Digital teknik förändrar även konsumentbeteenden och e-handeln får allt större effekter på varudistributionen. Under 2018 utgjorde e-handeln nästan tio procent av den totala handelsförsäljningen i Sverige och tillväxttakten är hög. Merparten av e-handeln sker inom Sverige men en stor del sker från

utlandet, främst i termer av kläder och hemelektronik från Tyskland, Storbritannien, Kina och USA.

Digitaliseringen och teknikutvecklingen genererar godstransporter men nya fordon, bränslen och styrningstekniker innebär samtidigt att trafikens störningar per tonkilometer minskar. Utvecklingen av elfordon och biodrivmedel går snabbt och vätgasdrivna fordon och drönartransporter testas i flera projekt medan andra tekniker är mer visionära. Så kallade intelligenta transportsystem, ITS, innebär lösningar för övervakning, styrning och information som varierande hastighet, restidsinformation och optimerad trafikplanering. Ökad automatisering av hamnar och andra terminaler möjliggör användning under fler timmar på dygnet vilket ökar deras kapacitet och lönsamhet. Ökad automatisering av fordon kan bidra till säkrare och mer effektiva transporter.

2.3 Kapacitet och framkomlighet

Väg

Godstrafiken i Stockholmsregionen domineras av godstransporter på väg. Godsflöden med både start- och målpunkt i regionen sker nästan uteslutande med vägtransporter och även inrikestransporter till och från regionen domineras av lastbilstransporter. Fjärrtransporterna på väg ankommer och lämnar Stockholmsregionen i huvudsak på huvudlederna E4, E18, E20 och Riksväg 73. Distributionstrafiken – den sista biten av transporten till godsets slutmottagare, även kallad ”last mile” – utförs i huvudsak med lätta lastbilar.

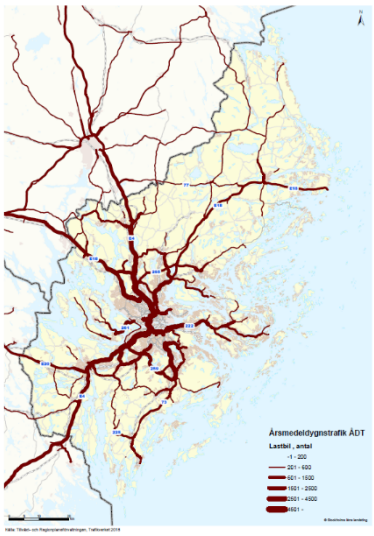
Kommun	Antal	Antal/vecka	Procent
Tomma	1 374 770	26 438	26
Berg, jord, grus	974 749	18 745	18
Containrar pallar	776 995	14 942	15
Livsmedel	502 621	9 666	9
Hushållsavfall	356 277	6 851	7
Post och paket	254 589	4 896	5
Samlastat gods/styckegods	227 917	4 383	4
Cement och Glas	195 217	3 754	4
Textil	58 090	1 117	1
Trä papper (ej möbler)	52 175	1 003	1
Bränsle (stenkol och raffinerade petroloum)	51 082	982	1
Möbler och andra tillverkade varor	11 836	228	0
Övrigt	466 765	8 976	9
Totalt	**5 303 083**	**101 982**	**100**

Källa: Trafikanalys.

Figur 3. Antal lastbilstransporter med start- och slutpunkt inom Stockholms län för olika varugrupper, nuläge. Källa: Trafikanalys (2016).

Det finns många vägterminaler i Stockholmsregionen, ofta lokaliserade i anslutning till det övergripande vägnätet. De är svåra att kartlägga eftersom nya ofta etableras men det går att urskilja kluster av vägterminaler framför allt i anslutning till Arlanda, Årsta och Rosersberg. Distributionsterminaler

för omlastning av gods till länets centrala delar finns i Västberga-Årsta, Tomteboda-Solna och Lunda-Spånga. I anslutning till större köpcentra och i Stockholm city finns underjordiska godsmottagningar för varu- och avfallshantering. En stor del av distributionstrafiken är dock beroende av lastplatser på allmänna gator.

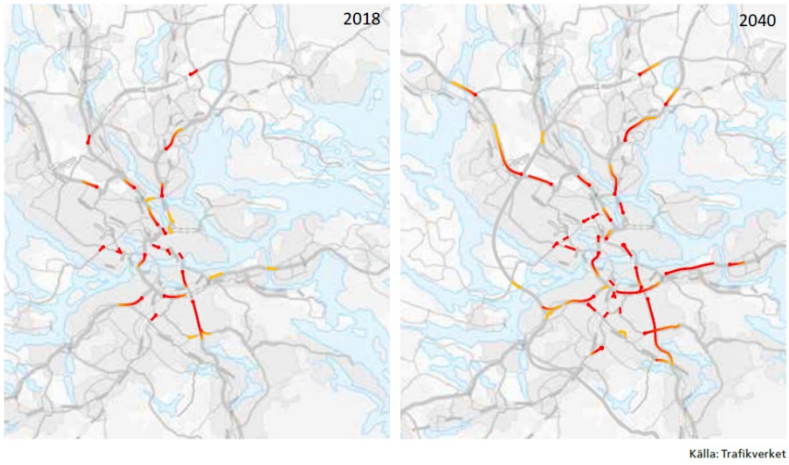


Karta 7. Årsmedelsdygnstrafik, ÅDT för lastbilar. Källa: Region Stockholms tillväxt- och regionplaneförvaltning, Trafikverket (2018).

När Förbifart Stockholm är i drift, preliminärt från 2026, kommer transittrafik att styras om från de centrala delarna av Stockholm. Det avlastar regionkärnan och förbättrar godstrafikens framkomlighet och tillförlitlighet. En utbyggnad av Tvärförbindelse Södertörn ingår i den nationella planen för transportsystemet 2018–2029 men är inte fullt finansierad varför det är oklart när den kan stå klar. En östlig förbindelse som knyter samman den inre ringen runt Stockholm har diskuterats under lång tid. Leden är utpekad som riksintresse men saknar finansiering och tidplan.

Stockholmsregionen har en vidsträckt landsbygd med ett förhållandevis tätt vägnät som till en betydande del utgörs av enskilda vägar. Utvecklingen mot tyngre fordon har lett till att bärigheten i delar av detta vägnät har blivit en begränsande faktor för näringslivet. Brister i det enskilda vägnätet består främst av eftersläpande grusvägs- och beläggningsunderhåll samt bärighetsbrister i broar och vägtrummor. Trafikverket ansvarar för inspektioner av de enskilda broarna och tillståndet på vägarna.

Trafikverket bedömer att trängseln i Stockholmsregionens vägsystem kommer att bestå trots investeringar och att det inte är möjligt att bygga ikapp efterfrågan på vägtransporter.[3] Myndigheten menar att lägre hastighet i högtrafik och viss köbildning måste accepteras men att stillastående köer ska undvikas för att restider ska vara någorlunda förutsägbara.



Karta 8. Trängsel på väg, nuläge och 2050. Källa: Trafikverket (2018). Prognos för trängselsituationen i vägnätet 2018 respektive 2040. På kartan redovisas köbildning under en lågtrafikmånad och utan störningar i trafiken. Prognosen bygger på beslutad politik vilket innebär att trafikökningen bedöms vara större än i RUFS 2050 som också innehåller förslag till nya styrmedel med mera.

Järnväg

Godstransporter med järnväg till Stockholms län kommer främst söderifrån och innehåller i huvudsak konsumtionsvaror. Från regionen går en stor andel tomtransporter, skrot och restprodukter för återvinning. Från Stockholms län utgår Mälarbanan, Nynäsbanan, Ostkustbanan, Svealandsbanan, Södra stambanan och Västra stambanan. Godstrafiken på järnväg till och från Stockholm är omfattande trots att Sveriges största godsstråk på järnväg inte passerar länet. Stockholm är Sveriges största knutpunkt för persontrafik med järnväg och godstrafiken konkurrerar med en omfattande och växande persontrafik med pendeltåg, regionaltåg och snabbtåg.

I Stockholms län finns för närvarande en rangerbangård i Tomteboda och godsbangårdar i Södertälje, Sundbyberg, Solna, Värtan, Årsta samt Älvsjö. Vid Älvsjö godsbangård hanteras vagnslasttåg och kombitåg som framför allt trafikerar Göteborg och Skåne. Järnvägsterminaler finns också i anslutning till Södertälje hamn och Värtahamnen.

[3] Trafikverket (2018).

Nynäsbanan har delvis förstärkts för att klara ökade godstransporter men banan är bara delvis dubbelspårig. När Ostlänken väl tas i drift frigörs spårkapacitet på Södra och Västra stambanan för godstransporter till/från Stockholm. Det behövs dock ytterligare kapacitet på Västra Stambanan mellan Älvsjö och Järna samt på Svealandsbanan mellan Södertälje och Nykvarn. Norr om Stockholm innebär den begränsade kapaciteten på Ostkustbanan en flaskhals. Fyrspårsutbyggnad är planerad mellan länsgränsen och Uppsala. För att kunna utnyttja den och andra tidigare genomförda kapacitetsförstärkningar behöver kapaciteten i flera noder förbättras, som järnvägsanslutningen till Rosersbergs logistikområde och kombiterminal. På längre sikt bidrar även investeringar utanför länet, som en Arosbana och förbättrad kapacitet i Uppsala, till att stärka godstrafiken till Stockholmsområdet.

Av samtliga trafikslag bedöms trafikutvecklingen bli minst på järnvägen på grund av bristande kapacitet som förstärks av att persontrafiken på järnväg förväntas öka kraftigt och tar ytterligare tåglägen i anspråk. Flera stora investeringar planeras på nationell nivå men det dröjer många år innan de tas i drift och även då kvarstår behov av kapacitetsförstärkningar. Möjligheterna att öka järnvägens andel av godstransporterna på kortare sikt beror därför främst på hur tåglägen fördelas mellan person- och godstrafik.

Sjöfart

Mängden gods som transporteras till Stockholms län med sjöfart överstiger markant de volymer som transporteras från regionen. Liksom inom övriga trafikslag påverkas godstrafiken av den ökade passagerartrafiken som för sjöfartens del innebär att antalet stora kryssningsfartyg har ökat väsentligt.

Länets hamnar finns i Stockholm, Kapellskär, Nynäshamn och Södertälje. I Stockholm, Kapellskär och Nynäshamn hanteras stora volymer av trailrar, lastfordon och flak men även stora volymer torrbulk som sand. I Södertälje hamn hanteras containrar och stora volymer skogsprodukter. År 2020 öppnar en ny internationell hamn i Norvik utanför Nynäshamn. Godsflöden som idag trafikerar hamnarna i centrala Stockholm beräknas flytta dels till Norvik, dels till Södertälje hamn. Kvar i den täta stadens hamnar blir framför allt det gods som transporteras med lastbilar i den reguljära färjetrafiken.

Till Stockholms hamnar och kajer finns tre farleder: Sandhamnsleden, Furusundsleden samt via Södertälje och Mälaren. Både Sandhamnsleden och Furusundsleden har bristande kapacitet och trånga passager som påverkar sjösäkerheten negativt. Furusundsleden har också problem med erosion. Det pågår flera investeringar i länets farleder. Landsortsleden får ny dragning och muddras, Södertälje kanal breddas. Pågående åtgärder i

Södertälje Sluss och i farleden i Mälardalen gör det möjligt för större och säkrare fartyg i Mälaren.

Den nya hamnen i Norvik kommer i viss utsträckning att avlasta centrala Stockholm men samtidigt innebär lastbilstrafiken till och från hamnen att belastningen på vägnätet ökar i länets södra delar, framför allt på väg 225. Stockholms Hamnar bygger en järnvägsanslutning till Nynäsbanan och en väganslutning till riksväg 73. För att hela kapaciteten i hamnen ska kunna utnyttjas krävs kapacitetsförstärkningar i fler anslutningar och på den ovan nämnda Tvärförbindelse Södertörn.

Landtransporter på väg och järnväg från Göteborgs Hamn till Stockholmsområdet kommer att ha begränsad kapacitet under överskådlig tid varför hamnar nära Stockholmsregionen kommer att vara av stor betydelse. Exempelvis försörjer Gävle Hamn idag stora delar av östra Mellansverige med bränsle, inklusive Arlanda. I Gävle Hamn finns också från 2019 Sveriges nordligaste kontrollstation för import av livsmedel och jordbruksprodukter. Oxelösunds hamn i Södermanland är viktig för flöden av biobränsle till fjärrvärmeverken och för utförsel av material för återvinning som kartong, plast och aska.

I Stockholms skärgård är godstrafiken beroende av hamnar på fastlandet och på öarna för omlastning av gods mellan väg- och sjöfordon. Utpekade replipunkter ska fungera som strategiska noder för transport till och från länets kärnöar. I RUFS 2050 anges att replipunkterna ska ha goda vägförbindelser och anslutning för tunga fordon hela vägen fram till bryggan, utrymme för vänd- och lastningsplatser för godstrafik samt terminal för passagerare och gods. Förutsättningarna för godshantering varierar dock kraftigt och av samtliga utpekade replipunkter är det endast Stavsnäs Vinterhamn som idag uppfyller kriterierna.[4] Ansvaret för olika delar av en replipunkt är ofta fördelat mellan olika aktörer vilket skapar behov av samordning för att säkerställa funktioner och underhåll. Samordning krävs också mellan transportaktörerna för att effektivisera transporterna.

Behovet av gods till och från öar i Stockholms skärgård är säsongsvarierande. Under vintersäsong finns tillräcklig kapacitet för att frakta gods på de godsbärande passagerarfartyg som utför kollektivtrafik. Under sommaren krävs renodlad godstrafik för transport som försörjer dagligvaruhandeln och restaurangnäringen. Transport av farligt gods i skärgården innebär delvis andra utmaningar än på land framför allt på grund av att farligt gods inte får transporteras med passagerarfartyg, med undantag för handburet

[4] Region Stockholm (2019).

farligt gods. Vid isbildning på vintern är trafiken i skärgården glesare vilket innebär färre transporttillfällen av farligt gods

Luftfart
Regionens flygplatser finns i Arlanda och Bromma. Merparten av flygfrakterna till och från Stockholms län är högvärdigt gods som transporteras ombord på passagerarplan via Arlanda flygplats. Mängden exporterat gods är större än mängden importerat gods och cirka 97 procent har en destination utanför Sverige. Det finns planer på att bygga en fjärde start- och landningsbana vid Arlanda för att möta den ökade efterfrågan på flygtrafik men frågan är omdebatterad av miljöskäl. Också anslutningar med väg och järnväg och andra åtgärder för att förbättra tillgängligheten till flygplatsen diskuteras.

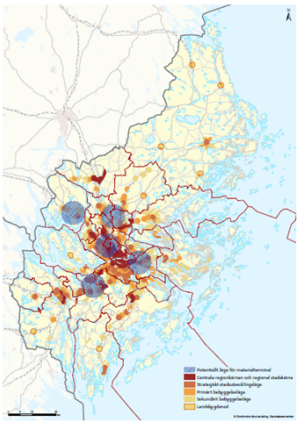
Godsvolymerna via Bromma flygplats är mycket små i jämförelse med Arlanda. Om Bromma stänger när hyreskontraktet går ut 2038 flyttas dock Brommas persontrafik till Arlanda. Örebro flygplats ligger utanför Stockholms län men är en del av TEN-T:s övergripande nät och en viktig godsnod i ett storregionalt perspektiv.

Kombiterminaler, logistikområden och drivmedelsdepåer
I Stockholms län finns två kombiterminaler av mycket stor betydelse för omlastning mellan väg och järnväg; i Årsta/Västberga respektive Rosersberg. Därutöver finns en kombiterminal för omlastning mellan fartyg, lastbil och järnväg i Södertälje hamn. I Nykvarn, Värtahamnen, Bro och Jordbro finns viktiga lastplatser för järnvägsgods. I Tomteboda finns en rangerbangård och lastplats för järnvägsgods. Därutöver finns ett par mindre lastplatser i regionen med utvecklingspotential. I anslutning till kombiterminalerna finns också lastbilsterminaler för lagerhållning och distribution.

Ett logistikcentrum är ett läge med särskilt goda förutsättningar för storskalig varuhantering. Det består av terminaler med omlastningsmöjligheter för flera transportslag. Viktiga lägen för utvecklade logistikcentrum i regionen finns i nuläget i Arlanda-Rosersberg, Almnäs/Mörby, Bro/Kungsängen, Norvik-Nynäshamn samt Jordbro. Lunda industriområde i Spånga har järnvägsanslutning. I Jordbro finns ett av regionens största verksamhetsområden med anslutning till järnväg. Arlanda-Rosersberg har potential att öka i betydelse, framför allt för transporter till Gävle hamn och rangerbangården i Hallsberg.

Distributionscentrum för omlastning i centrala lägen behöver värnas då de är viktiga för effektiv citylogistik, inklusive områden med möjlighet till omlastning mellan väg, järnväg och sjöfart. I regionen finns även behov av

att utveckla materialterminaler, det vill säga terminaler där material från täkter och byggarbetsplatser kan mellanlagras tills de kan återanvändas.



Karta 9. Strategiska lägen att undersöka vidare för regionala materialterminaler. Källa: RUFS 2050.

Drivmedelsdepåer används för lagring och omlastning av flytande bränslen för fordon och industrianläggningar. Stockholmsregionen har i nuläget tre drivmedelsdepåer: vid Louddens och Bergs oljehamnar samt i Södertälje hamn. Både Loudden och Berg är dock under avveckling för att ge plats för bostäder. Frågan om hur de ska ersättas är inte löst även om Södertälje hamn kommer att kunna omhänderta delar av oljehanteringen. I Nynäshamn finns en terminal för flytande naturgas; LNG (Liquefied Natural Gas).

2.4 Systemeffekter och styrning för hållbarhet

Hållbarhet ur flera perspektiv

Hållbar utveckling handlar om att tillgodose dagens behov utan att äventyra kommande generationers behov. I en hållbar region är människan i centrum, ekologin sätter ramarna och ekonomin är ett medel och en förutsättning för hållbar utveckling. De tre hållbarhetsperspektiven, det ekonomiska, det ekologiska och det sociala, är ömsesidigt beroende av varandra. För att ett system ska vara hållbart måste det därför drivas och utvecklas så att det är pålitligt, långsiktigt och anpassningsbart med sammanvägd hänsyn till människa, miljö och ekonomi. Om systemet ska vara funktionellt på längre sikt behöver både regelverk, investeringar och kompetens successivt anpassas till den tekniska och ekonomiska utvecklingen och till förändringar i omvärlden.

Godstrafikens negativa effekter för människa och miljö

I en tät region med mycket trafik störs många människor och verksamheter av buller och vibrationer, utsläpp och barriäreffekter. På grund av den

snabba trafiktillväxten har minskningen av sektorns koldioxidutsläpp avstannat.

Ännu drivs endast ett fåtal procent av lastbilarna med alternativa drivmedel. En ökad produktion av biogas i regionen diskuteras, med möjliga synergieffekter för regionens beredskap både när det gäller drivmedel och gödningsmedel som är en biprodukt. Framsteg sker vad gäller elektrifiering. Trafikverket driver en elväg som testanläggning vid Arlanda och allt fler distributionsfordon drivs med el, inklusive lätta elfordon som truckar och lastcyklar med omlastning vid mikroterminaler. Ytterligare elvägar diskuteras. Med uppkopplade fordon skapas möjligheter att genom så kallade geostaket (geofencing) styra var, när och hur olika typer av fordon får köras; en teknik som tillämpas av Stockholm stad och testas av Trafikverket. Många fler projekt och initiativ för uppkoppling och automatisering pågår på nationell och internationell nivå.[5]

Den snabba och mångfacetterade tekniska utvecklingen ger stora möjligheter att öka godstransporternas hållbarhet. Samtidigt att det är svårt att förutse vilka tekniker som kommer att slå igenom på bred front och hur de påverkar samhället. Det är därmed svårt att veta vilka åtgärder som är mest hållbara i ett längre perspektiv. Utvecklingen förutsätter också utbyggd digital infrastruktur liksom tillräcklig och pålitlig kapacitet i elsystemet både lokalt, regionalt och nationellt.

Det växande intresset för så kallad cirkulär ekonomi för att minska den totala användningen av material kan komma att påverka trafikflöden och i någon mån verka avmattande på trafiktillväxten; men också generera nya transporter. Då många material- och produktflöden är globala är internationellt harmoniserade standarder och andra styrmedel avgörande i arbetet: En produkt som designas i Sverige måste till exempel kunna återvinnas i det land där den används. På regional nivå påverkas möjligheterna till en mer cirkulär ekonomi bland annat av anläggningar och regelverk för avfallshantering liksom förutsättningar för demonstrationsprojekt.

Ekonomisk hållbarhet

En ekonomiskt hållbar Stockholmsregion förutsätter dels att näringslivet är konkurrenskraftigt, dels att den offentliga sektorn har en långsiktigt balanserad ekonomi. Det är nödvändigt för att det ska finnas resurser att driva, underhålla och bygga ut transportsystemet på lång sikt. Trafikökningen och utvecklingen mot större och tyngre fordon skapar dessutom ett ökat slitage av infrastrukturen som innebär ett större underhållsbehov.

[5] Trafikverket (2019a).

Hela den offentliga sektorn i Stockholmsregionen står inför betydande ekonomiska utmaningar bland annat givet regionens snabba befolkningstillväxt. Omfattande investeringar pågår och planeras för att bibehålla och stärka kapaciteten i transportinfrastruktur, tekniska försörjningssystem och bebyggelse. När investeringarna tas i drift uppstår driftkostnader under hela deras livslängd. Därtill krävs ekonomisk beredskap för ekonomisk nedgång och oförutsedda händelser.

Även på nationell nivå och i övriga regioner står den offentliga sektorn inför utmaningar. I såväl kommuner och regioner som på nationell nivå är därför investeringsutrymmet till stor del intecknat under många år framöver. Det gör det svårt att anslagsfinansiera ny infrastruktur, oavsett hur samhällsekonomiskt lönsam den bedöms vara. Alternativa finansieringsformer som lån eller OPS-lösningar kan övervägas under vissa förhållanden men är inte oproblematiska. De har därför av olika skäl använts i liten utsträckning i Sverige.

För den infrastruktur som ingår i det europeiska transportnätet TEN-T kan medfinansiering sökas från EU. För att en sträcka eller nod ska pekas ut i nätet krävs dock att den först pekas ut i den nationella planen för infrastruktur.

Alternativ till vägtransporter

På grund av trängseln i vägsystemet och lastbilstrafikens miljö- och hälsoeffekter diskuteras möjligheterna att flytta över delar av godsflödena på väg till järnväg och sjöfart. I praktiken handlar det om att skapa goda förutsättningar för alternativ till vägtransporter så att transportupplägg baserade på järnväg eller sjöfart är konkurrenskraftiga alternativ för transportköparna.

Både järnvägen och sjöfarten präglas dock av lägre frekvens, större obalans i flöden, längre ledtider och sämre förutsägbarhet jämfört med godstrafiken på väg. Därtill krävs ytterligare hantering i hamn eller kombiterminal. Överflyttning av gods mellan trafikslag hämmas även av det är kostsamt för transportköpare att byta transportupplägg.

För att få fram godståg och fartyg med konkurrenskraftig och förutsägbar transporttid krävs kapacitet och robusthet i järnvägsnätet liksom i farleder och hamnar. Det krävs också tillräckligt stora flöden för att ta tillvara på stordriftsfördelar och säkerställa krav på godshanteringen, som kontrollerbar kylning längs hela transportkedjan. En förutsättning är även att det finns god framkomlighet till lastplats eller kombiterminal med god tillgänglighet till både vägnät för tung trafik samt spår respektive hamn/kaj. Här har den kommunala planeringen av logistik- och industriområden stor betydelse.

Under kommande år kan även den prognostiserade bristen på chaufförer och logistisk kompetens att kunna påverka transportupplägg inklusive val av trafikslag. Mycket av det gods som fraktas med sjöfart idag utgörs av transporter med rullande last och chaufför ombord.[6] Brist på chaufförer med C-körkort kan därtill leda till fler vägfordon eftersom lätta lastbilar, som har mindre lastkapacitet, kan köras av chaufförer med B-körkort.

Myndigheten Trafikanalys har bedömt att mindre än tio procent av godstransporterna på väg kan flyttas till andra trafikslag. Siffran gäller på nationell nivå och givet Stockholmsregionens stora persontrafikflöden och markbrist förväntas potentialen för överflyttning vara mindre här. Möjligheten till överflyttning från väg till järnväg bedöms i huvudsak beröra E4 och E18/E20 till Västra och Södra stambanan där det redan idag är svårt för godståg att få tåglägen.[7]

Kandidater för överflyttning i regionen skulle dock kunna vara dagligvaruhandelns transporter från huvudlager längs E18 samt transporter från Norviks hamn. Det finns också potential att flytta vissa typer av inomregionala vägtransporter till inlandssjöfart; i första hand gäller det kortare transporter av massor som sten och grus. Vid byggandet av Förbifart Stockholm kommer omkring hälften av de bergmassor som tas ut att forslas bort sjövägen. Potential kan också finnas i närsjöfartslösningar baserade på slingor som knyter ihop svenska hamnar med andra europeiska hamnar.[8]

2.5 Risk, sårbarhet och beredskap

I en tät region innebär den likaså täta trafiken många störningar med risk för omfattande konsekvenser. Digitalisering och automatisering bidrar till nya typer av komplexa risker och hot. I stora delar av Stockholmsregionens transportsystem saknas möjlighet att leda om trafikflöden varför även en liten störning snabbt kan få allvarliga konsekvenser. Konsekvenserna av en störning blir särskilt allvarliga när den berör någon av transportsystemets strategiskt viktiga delar inklusive broar, hamnar, kombiterminaler och flygplatser. Exempel på större störningar är 2005 års påsegling på Essingeleden och 2016 års olycka på Södertäljebon. Även omfattande snöfall eller en mindre krock på fel plats vid fel tidpunkt har från tid till annan lett till omfattande konsekvenser.

En större störning som inte snabbt åtgärdas kan medföra mer allvarliga konsekvenser än så, till exempel genom att transporter av livsmedel, drivmedel, reservdelar till tekniska anläggningar och kemikalier till vattenre-

[6] Trafikverket (2019b).
[7] Trafikanalys (2016).
[8] Trafikverket (2019b).

ningsverken inte kan genomföras. Orsaken kan vara en större olycka, en olycka med farligt gods, sabotage eller en attack. Att Stockholm är Sveriges huvudstadsregion innebär att större störningar i transportsystemet kan påverka vitala funktioner för landet som helhet. Vid höjd beredskap eller krig kommer transportresurser att behöva prioriteras mellan Försvarsmaktens behov och olika civila behov.

Ansvaret för krishantering ligger i första hand hos de närmast berörda. Vid en störning i kommunal infrastruktur har till exempel kommunen det primära ansvaret men fler aktörer engageras ju större störningen är. Varje kommun och region ska ha en krisberedningsplan och vid en extraordinär händelse ska det finnas en krisledningsnämnd som kan ta över verksamheten. Särskilt ansvar finns också hos 25 statliga myndigheter.

Länsstyrelsen samordnar det regionala arbetet med krisberedskap i Stockholms län och har med Trafikverket identifierat sårbarheter och möjliga åtgärder i transportsystemet. Förslagen utgjorde underlag till arbetet med länsplanen för Stockholms län och den nationella planen för transportsystemet som nu används av ansvariga väghållare och myndigheter.

Det löpande krisberedskapsarbetet i länet sker genom Samverkan Stockholmsregionen som leds av länsstyrelsen. I samarbetet ingår länets 26 kommuner, Region Stockholm, Trafikverket, Trafik Stockholm, Stockholms hamnar, Polisen, SOS Alarm, Storstockholms brandförsvar och Södertörns brandförsvarsförbund.[9] Utöver kommuner, regioner och myndigheter har också många privata företag och statliga bolag samhällsviktiga uppgifter.

[9] www.samverkanstockholmsregionen.se. Regeringen har tillsatt en särskild utredare som senast i mars 2020 ska föreslå en struktur för ansvar, ledning och samordning inom civilt försvar på central, regional och lokal nivå. Dir. 2018:79.

3. Utmaningar

Utifrån den förväntade utvecklingen står det klart att det kommer att krävas insatser för att säkra en godsförsörjning som stödjer de långsiktiga målen i RUFS 2050. Godstransportsystemet måste erbjuda tillgänglig transportinfrastruktur av god kvalitet i hela regionen, och urbana miljöer med god och klimatsmart försörjning av varor och material. För det krävs stärkt förståelse för och ökad kunskap om godstransporternas system-effekter. Nedan beskrivs några av de utmaningar som måste hanteras om det ska kunna uppnås.

3.1 Kapacitet och framkomlighet

De fyra transportslagen kompletterar varandra och är alla nödvändiga för regionen. Redan i dag är väg- och spårsystemen i de centrala delarna av Stockholmsregionen högt belastade och trängsel uppkommer allt längre från den centrala regionkärnan. Konkurrensen om stadsrummet ökar och även om överflyttning från vägtrafik kan realiseras ökar belastningen framför allt i väginfrastrukturen. Kapaciteten för godstrafik i Stockholms-regionen påverkas också av att delar av transportsystemet utanför regionen är högt utnyttjat. Det gäller framför allt järnvägen men också Europavägar-na E4 och E6 samt landinfrastrukturen som ansluter till Göteborgs hamn.

Några utmaningar med koppling till kapacitet och framkomlighet:

- Identifiera och hantera de brister som begränsar kapacitet och tillförlitlig framkomlighet för godstrafiken, särskilt i väginfrastruk-turen i regionens urbana delar, trots finansiella begränsningar, långa ledtider och markbrist.
- Hantera de målkonflikter som uppstår mellan behov av närhet till spår och kajlägen för både godstransporter, persontransporter och bebyggelse.
- Genomföra åtgärder i infrastruktur och bebyggelse med minimala bygg- och anläggningstransporter och störningar för övrig trafik.
- Öka fyllnadsgraden, särskilt i vägtrafiken, trots obalanser i godsflöden.
- Prioritera framkomlighet mellan person- och godstransporter.
- Om godståg ska använda samma spår som pendeltågen även när det finns fyra spår på Mälarbanan och till Uppsala behöver signal- och spårsystem kompletteras.
- Prioritera åtgärder och styra trafiken så att både stadens, landsbyg-dens och skärgårdens behov av godstransporter kan tillgodoses trots att förutsättningarna ser olika ut.
- Hantera bristen på chaufförer som bidrar till trängseln och begränsar transportköparnas val av transportupplägg.

3.2 Systemeffekter och styrning för hållbarhet

Godstransporterna kan inte analyseras och styras isolerat från andra delar av samhället. Det är näringslivets, offentliga verksamheters och enskilda människors efterfrågan på varor och tjänster som genererar transporter. Det är fysiska, tekniska, ekonomiska och beteendemässiga faktorer som styr hur transporterna utförs. Transporternas syfte – att ge tillgång till varor och tjänster – medför även negativa effekter på miljö och människor. Att styra utvecklingen i önskad riktning kräver därför en förståelse för systemeffekter: hur olika delar av samhället och miljön hänger samman och påverkar varandra.

Några utmaningar med koppling till hållbarhet:

- Utveckla och styra godstrafiken med sammanvägd hänsyn till samtliga aspekter av hållbarhet trots komplexa systemeffekter, målkonflikter och osäkerhet.
- Hantera miljö- och säkerhetsfrågor i urbana miljöer och naturmiljöer, som buller, luftkvalitet och farligt gods, utan att påverka näringslivets konkurrenskraft eller den offentliga sektorns transporter negativt.
- Ge transportsektorns aktörer långsiktiga planeringsförutsättningar och samtidigt uppdatera regelverk i takt med teknikutveckling och andra förändringar. Flera viktiga verktyg ligger på nationell nivå och EU-nivå.
- Säkerställa att speditörer och transportköpare har tillgång till information om alternativa transportupplägg trots många inblandade aktörer.
- Säkerställa tillräcklig och pålitlig effekt i elförsörjning och digital infrastruktur för att möjliggöra elektrifiering, digitalisering och automatisering av godstransporterna.

3.3 Risk, sårbarhet och beredskap

Godstrafikens utveckling och nya riskbilder kräver ett ökat fokus på redundans, risk, sårbarhet och beredskap. Försvarsberedningen har påtalat brister i Sveriges beredskap i fred och i krig och förespråkar en beredskapsplanering som omfattar konkreta handlingsplaner, principer för prioriteringar av transportresurser, reparationsberedskap samt investeringar för att öka robustheten i transportsystemet.[10] Enligt RUFS 2050 ska bränslelagring och logistik för att försörja länet i minst 90 dagar kunna garanteras. Men också mindre störningar måste kunna hanteras samordnat och effektivt.

Några utmaningar med koppling till risk, sårbarhet och beredskap:

- Ta hänsyn till både lokal, regional och nationell sårbarhet i utvecklingen av transportsystemet samt åstadkomma och

[10] DS 2017:66.

upprätthålla ökad logistisk beredskap. Detta trots komplexiteten och det stora antalet aktörer.

- Säkerställa stråk och målpunkter för farligt gods trots målkonflikter med ny bebyggelse och med befintliga fastigheter som utsätts för risker som de inte har dimensionerats för.
- Säkerställa att hänsyn tas till risk, sårbarhet och beredskap vid omledning av trafik.
- Anpassa risk- och beredskapsarbetet till nya och delvis okända risker och hot kopplade till digitalisering och automatisering, nya drivmedel, ett förändrat säkerhetsläge och klimatförändringar.
- Säkerställa att en ökad godstrafik med sjöfart kan möjliggöras utan att skada vattenmiljöer eller försämra förutsättningarna för elförsörjning och försvar.

4. Strategisk inriktning

Givet nuläge, förväntad utveckling och utmaningar krävs många åtgärder av olika slag för att nå den målbild som ges i RUFS 2050. Samverkan är en nyckel och arbetet kan sorteras på följande insatsområden:

- Stärk samverkan för effektiv planering och styrning
- Säkerställ infrastruktur för gods i hela regionen
- Effektivisera användningen av transportsystemet
- Stärk Stockholmsregionens roll som ”testbädd”
- Öka kunskapen om godstransporter

Nedan beskrivs respektive insatsområde med förslag till möjliga åtgärder. Åtgärdsförslagen är övergripande formulerade och inte uttömmande. Vissa åtgärdsförslag berör flera insatsområden. För att arbetet ska ge resultat behöver förslagen prioriteras och detaljeras gemensamt av berörda aktörer. Det är också angeläget att arbetet successivt stäms av mot RUFS 2050, mot den storregionala godsstrategi som tas fram inom Mälardalsrådet liksom mot det strategiska arbete med godstrafik som bedrivs i länets kommuner.

4.1 Stärk samverkan för effektiv planering och styrning

Stockholmsregionens aktörer är överens om att godsfrågan kräver ökad uppmärksamhet och att den bara kan hanteras effektivt om aktörerna stärker sin samverkan och säkerställer att gods får en tydlig roll i samhällsplaneringen. Denna insikt finns också på storregional och nationell nivå liksom inom EU. På nationell och internationell nivå pågår många initiativ och utredningar som kan förväntas påverka godstrafikens förutsättningar positivt men där regionens aktörer behöver bevaka att det sker.

Samverkan i transportfrågor och närliggande regionala frågor sker redan i olika form i Stockholmsregionen, till exempel i det löpande regionplanearbetet och i länsplanearbetet. Det saknas dock systematisk samverkan med brett deltagande kopplat till godstrafik. Samverkan behöver också stärkas på storregional nivå och med aktörer på nationell nivå. Övergripande formulerat kan samverkan handla om att

- föra dialog för att skapa samsyn, utbyta erfarenheter, identifiera lösningar och initiera projekt
- koordinera planer, processer och lokala/regionala styrmedel
- synliggöra och hantera målkonflikter och hinder
- informera om avvikelser, risker och möjligheter
- omvärldsbevaka och formulera gemensamma ståndpunkter till statliga myndigheter, regering, riksdag och EU; inklusive till det nationella godstransportrådet.

Möjliga åtgärder:

- Diskutera och sök samsyn i frågor som hur mycket vägtrafiken kan och bör styras och hur framkomlighet kan fördelas.
- Samordna av godstrafikrelaterade regelverk och andra styrmedel, till exempel för lastplatser och fordonsbegränsningar.
- Utveckla gemensamma arbetsformer för aktiv prioritering mellan gods- och persontransporter samt principer för prioritering av transportresurser under höjd beredskap och krig.
- Hantera de målkonflikter som uppstår mellan regionala behov av godstrafikrelaterade funktioner och den enskilda kommunens behov av mark för bland annat bostäder.
- Samordna tidplaner för avveckling och nyetablering av bränsledepåer, el- och avfallsanläggningar med mera, liksom logistik kring större byggprojekt.
- Säkerställ samråd med det lokala näringslivet och transportsektorns aktörer inför beslut om styrmedelsförändringar och investeringar.
- Bevaka hur resultatet från Trafikverkets bristanalysarbete för Stockholmsregionen omhändertas i den nationella planeringen.
- Stärk Stockholmsregionens engagemang gentemot staten och EU så att det europeiska transportnätet (TEN-T) speglar regionens behov.
- Bevaka de regeringsuppdrag som har tillsats för att genomföra regeringens godsstrategi. Bevaka särskilt att förändringar i regelverk på nationell nivå och inom EU föregås av grundlig och transparent konsekvensanalys som inkluderar relevanta konsekvenser för Stockholmsregionen och transportnäringen.

4.2 Säkerställ infrastruktur för gods i hela regionen

Kunskap om regionens strategiska behov av mark och anläggningar med koppling till godstrafik måste omsättas i översikts- och detaljplanering för att ge effekt. Det handlar både om att säkerställa kapacitet och framkomlighet för godstrafiken och om att planera markanvändningen för att minska behovet av inomregionala godstransporter och stärka förutsättningarna för cirkulär ekonomi.

Varje kommun beslutar över markanvändningen inom sitt område, med undantag av markanvändning som kräver prövning av miljödomstol. Men planeringen behöver samordnas och regionens begränsade resurser prioriteras gemensamt för att skapa ett funktionellt system. Samordning och prioritering behöver göras med hjälp av kunskap och kompetens från ansvariga för tekniska anläggningar och samhällsviktiga funktioner liksom från civilförsvaret vad gäller beredskap.

Möjliga åtgärder:

- Ta fram fördjupade planeringsunderlag för strategiskt viktiga stråk, noder, målpunkter och anläggningar (befintliga och nya) av

betydelse för godstrafiken, med stöd av de förhållningssätt till plankartan som anges i RUFS 2050.
- Peka ut strategiska stråk, noder och målpunkter för farligt gods.
- Ta fram planeringsunderlag om strategiska kajlägen för inlandssjöfart inklusive kajer i stadsmiljö.
- Identifiera ytor för tillfälliga samlastningscentraler och hantering av massor och byggmaterial inför större byggprojekt.
- Identifiera effekter och behov kopplade till den fortsatta utvecklingen av det europeiska stomnätet (TEN-T).
- Identifiera lämplig samlokalisering av energianläggningar för avfallsförbränning och drivmedelsproduktion.
- Identifiera en långsiktig ersättning för Bergs oljehamn i Nacka kommun och Loudden i Stockholms stad.
- Säkerställ replipunkter och deras funktion för godstransporter i skärgården.

4.3 Effektivisera användningen av transportsystemet

Det står klart att efterfrågan på godstransporter i Stockholmsregionen inte kan byggas ikapp och att det är nödvändigt att använda befintlig kapacitet mer effektivt. Effektiv logistik är en förutsättning för det: det handlar om att använda infrastrukturen och de resurser som står till förfogande på bästa möjliga sätt, oavsett om det handlar om att effektivisera byggtransporter, leveranser till följd av ökad e-handel eller andra flöden. Syftet är att utföra transporterna effektivt ur ett företagsekonomiskt och samhällsekonomiskt perspektiv där hänsyn tas till alla kostnader inklusive transportkostnader och effekter på miljö och hälsa.

Möjliga åtgärder:
- Sprid transporterna över dygnet för att minska trängsel i rusningstrafik.
- Utveckla användningen av samlastnings- och materialhanteringscentraler för att effektivisera distribution och temporära godsflöden. Ta tillvara på kapacitet och erfarenhet från logistikföretagens existerande samlastningsterminaler liksom från Stockholms stads logistikprojekt Älskade stad och Södertörnskommunernas samarbete Samordnad varudistribution.
- Samordna information till speditörer och transportköpare om alternativa transportmöjligheter som inlands- och närsjöfartslösningar, till exempel genom varuägardialoger.
- Utnyttja digitaliseringens möjligheter för matchning av varuflöden och överväg en plattform för samverkan mellan transportköpare, transportörer och speditörer för samlastning och sammodalitet.
- Verka för att längre och tyngre fordon kan användas i länet.

- Utvärdera hur användningen av pråmar har fungerat i utbyggnaden av Förbifart Stockholm och vidta vid behov åtgärder utifrån erfarenheterna för att stärka förutsättningarna för inlandssjöfart.
- Verka för tillräcklig och pålitlig elförsörjning för att möjliggöra en fortsatt elektrifiering av godstransporter.
- Möjliggör mellankommunal trafikstyrning genom utökad samordning av den digitala infrastrukturen.

4.4 Stärk Stockholmsregionens roll som ”testbädd”

Digitalisering och teknikutveckling ger möjlighet till mer resurseffektiv användning av transportsystemet och till mer attraktiva miljöer. Stockholmsregionen har företag och forskningskluster med spetskompetens inom bland annat digital teknik, cleantech och digital tjänsteutveckling, och en befolkning som snabbt tar till sig nya innovationer

Regionen har därför goda förutsättningar för att fungera som en storskalig testbädd för ny teknik och innovation, liksom för att testa nya affärsmodeller och samverkanslösningar för effektiv logistik och cirkulär ekonomi. Genom att stärka dessa förutsättningar ytterligare kan regionen både bidra till miljö- och klimatnytta och stärka sin internationella attraktivitet och konkurrenskraft.

Möjliga åtgärder:

- Utveckla arbetsformer för att finansiera, genomföra och utvärdera gemensamma gods- och logistikprojekt.
- Utred hur regionens offentliga aktörer kostnadseffektivt kan främja nya teknologier och innovationer utan att riskera teknikinlåsning.
- Genomför piloter och tester med nya lösningar i samverkan mellan näringsliv, akademi och offentlig sektor. Säkerställ att projekt planeras så att de kan utvärderas med kvalitetssäkrad metodik och att det finns mekanismer för lärande så att mindre lyckade projekt avslutas medan lyckade projekt kan skalas upp.

4.5 Öka kunskapen om godstransporter

Det finns i regionen samsyn om att regionens utmaningar ska mötas genom systemeffektiva åtgärder: åtgärder som ger måluppfyllelse till lägsta möjliga kostnad för samhället med hänsyn till både människa, miljö och ekonomi. Komplexitet och osäkerhet innebär dock att det ofta är svårt att avgöra vilka åtgärder som är effektiva ur ett systemperspektiv.

För att beslutsfattare ska kunna fatta väl underbyggda beslut krävs stärkt kunskap och kompetens om godstransporter, om transportbranschens förutsättningar och om krisberedskap. Det gäller för alla aktörer som ansvarar för samhällsplanering, utformning av styrmedel och driften av den

fysiska och digitala infrastrukturen. Kunskap och kompetens handlar också om att säkerställa en rekryteringsbas som är kopplad till logistik för såväl näringsliv som offentlig sektor.

Möjliga åtgärder:

- Identifiera i vilka planeringsprocesser som det krävs ökad kunskap om godstransporter, inklusive frågor om risk, sårbarhet och beredskap, samt hur det kan åstadkommas. Säkerställ att så sker.
- Förbättra statistik och tillgängliga prognosverktyg och genomför en fördjupad regional analys av regionens godsflöden.
- Utred hur en effektiv prioritering av kapacitet mellan person- och godstrafik kan se ut.
- Identifiera vilka kritiska delar av infrastrukturen som är mest nödvändiga att upprätthålla i kris och i krig.
- Kartlägg befintlig lagstiftning och regelverk som kan användas för att planera och påverka godstransporter.
- Utred hur lokala regelverk kan utformas och samordnas på regional och storregional nivå för att ge teknikneutral och effektiv styrning av godstrafiken genom hela transportkedjan inklusive ”last mile”.
- Utveckla metodstöd i samhällsekonomisk konsekvensanalys och systemeffektiva åtgärdsval för kommuner och regioner, med utgångspunkt i fyrstegsprincipen och Trafikverkets metodik.
- Fördjupa analysen om hur utpekade replipunkter kan utvecklas effektivt för att stärka förutsättningarna för godsförsörjning i skärgården.
- Se över och om lämpligt koordinera tillgången till utbildningsplatser kopplade till logistik inom yrkesvux, yrkeshögskola och högskola.

5. Genomförande

Godsstrategin är ett underlag för fortsatt dialog och samverkan mellan regionala och lokala aktörer inom offentlig och privat sektor om vad som behöver åstadkommas och hur det ska ske. Sådan fortsatt dialog och samverkan kan inkludera en samordnad prioritering och planering av de åtgärder som föreslås i föregående kapitel. Det förutsätter en plattform för arbetet som kan samla berörda aktörer.

5.1 Plattform för arbetet

I en genomförd aktörsanalys har ett behov av regional samordning i godsfrågor framkommit, exempelvis i form av ett regionalt godstransportråd. Region Stockholm samordnar det regionala utvecklingsarbetet i Stockholms län och formerna för godssamordning kan utformas koordinerat med den utveckling av samverkansformer som Region Stockholm har initierat.
När det gäller genomförande av de regionala prioriteringar som angivits i RUFS 2050 är ansvaret delat mellan Region Stockholm, länsstyrelsen och kommunerna. För att säkerställa goda processer ska Region Stockholm, länsstyrelsen och länets kommuner ha en gemensam kontaktyta på hög politisk nivå och på tjänstemannanivå.

Om godsförsörjningens utmaningar ska kunna hanteras effektivt behöver samverkan kring godstransporter även inkludera statliga myndigheter, akademi, bransch- och intresseorganisationer, stora speditörer och transportköpare, Mälardalsrådet samt utvecklingsansvariga aktörer i östra Mellansverige.

Här finns en utmaning i att utveckla arbetsformer som möjliggör helhetsperspektiv över godstrafiken och dess beroenden till andra områden, men som samtidigt är så väl avgränsade och behovsanpassade att de möjliggör fokus och ger resultat. Arbetsformerna behöver också ge förutsättningar för tillit och transparens och vara så effektivt utformade att de bedöms relevanta och hanterbara för deltagande även av mindre aktörer.

5.2 Ansvarsfördelning

Godsstrategin är inte en detaljerad handlingsplan och inte heller ett juridiskt bindande dokument som styr aktörernas åtgärdsval. Region Stockholm ansvarar för att i dialog med berörda aktörer utforma en plattform för samverkansarbetet och för att följa upp det inom ramen för sitt regionala utvecklingsansvar. När det gäller konkreta åtgärder beslutar varje enskild aktör om åtgärder och finansiering inom sitt ansvarsområde. Ansvar kan också delas i gemensamma projekt genom avtal och överenskommelser mellan aktörerna.

Referenser

Dir. 2018:79, Kommittédirektiv, *Ansvar, ledning och samordning inom civilt försvar*, Justitiedepartementet.

DS 2017:66, Motståndskraft – Inriktningen av totalförsvaret och utformningen av det civila försvaret 2021–2025, Regeringskansliet.

IVL (2017), *Utvärdering av samordnad varudistribution i Södertörns kommuner*.

Mälardalsrådet (2018), *Storregional godsstrategi för Stockholm-Mälarregionen. Delrapport om mål, nuläge och utmaningar*.

Mälardalsrådet (2016), *En bättre sits, Storregional systemanalys*.

N2018.21, *Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi*, Regeringskansliet.

PostNord, Svensk Digital Handel och HUI Research (2018), *E-barometern Årsrapport 2018*.

Regeringens skrivelse 2017/18:230, *Strategi för levande städer – politik för en hållbar stadsutveckling*, Regeringskansliet.

Statsrådsberedningen (2017), *Regeringens nationella säkerhetsstrategi*, Regeringskansliet.

Stockholms läns landsting (2018a), *Klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen*.

Stockholms läns landsting (2018b), *Landsbygds- och skärgårdsstrategi för Stockholmsregionen*.

Stockholms läns landsting (2018c), *Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS 2050*.

Stockholms läns landsting (2018d), *ÖMS 2050 – samverkan kring planering i östra Mellansverige*.

Stockholms läns landsting (2017a), *Framskrivningar av befolkning och sysselsättning i östra Mellansverige*, Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, Rapport 2017:02.

Stockholms läns landsting (2017b), *Gods och logistik i Stockholms län*, Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, Rapport 2017:4.

Stockholms läns landsting (2017c), *Tekniska försörjningssystem för masshantering och täkter*, Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, Rapport 2017:7.

Stockholms läns landsting (2015), *Trendanalys Stockholmsregionen*, Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, Rapport 2015:4.

Stockholms läns landsting (2009), *Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS 2010*.

Stockholms stad (2018), *Godstrafikplan, En del av framkomlighetsstrategin*.

Trafikanalys (2019), *Regeringens godstransportstrategi - uppföljning 2019*, Rapport 2019:5.

Trafikanalys (2016), *Godstransporter i Sverige – en nulägesanalys*, Rapport 2016:7.

Trafikanalys (2014), *Godstransporter i städer – scenarier för framtiden,* Rapport 2014:8.

Trafikverket (2019a), *Färdplan för ett uppkopplat och automatiserat vägtransportsystem*.

Trafikverket (2019b), *Handlingsplan insjöfart och närsjöfart*.

Trafikverket (2018), *Framkomlighetsprogram*.

Trafikverket (2017a), *Digitaliseringens möjligheter, PM till Nationell plan för transportsystemet 2018–2029*.

Trafikverket (2017b), *Tillstånd- och brister i transportsystemet, underlagsrapport till Nationell plan för transportsystemet 2018–2029*.

Bilaga. Om godstransporter

Godstransportsystemets beståndsdelar

Ett system, och flera

Godstransporter är transporter av varor. I begreppet ryms allt från minsta paketförsändelse till oceangående bulkfartyg. Transportsystemet är komplext och består egentligen av många system. För det första finns transportsystem på olika geografiska nivåer; från den lokala till den globala. För det andra används transportsystemet i vissa delar för både gods- och persontransporter medan det i andra delar är separerade system.

För det tredje finns fyra trafikslag med varsitt system av stråk/farleder och knutpunkter: väg, järnväg, sjöfart och luftfart (flyg). De fyra trafikslagen konkurrerar i viss mån men framförallt kompletterar de varandra eftersom de alla har olika styrkor och svagheter.

Godstrafik på väg

Godstrafik på väg är det mest flexibla trafikslaget eftersom lastbilar kan användas för transporter nästan oavsett avstånd, volymer, varuvärde och produkttyp. De dominerar den fraktade mängden i den inrikes godstrafiken och är nödvändiga för att frakta godset första och sista sträckan och där inga alternativ finns. För distribution inom, från och till städer används i huvudsak vägfordon; främst lastbilar av vitt skilda typer men också personbilar och på kortare avstånd även cyklar.

Godstrafik på järnväg

Järnvägen har sin styrka främst för transporter av relativt stora volymer över relativt långa avstånd och där tiden inte är en kritisk faktor. Om det finns industrispår kan stora godsvolymer fraktas effektivt hela vägen mellan fabriker och lager. Jämfört med godstransporter på väg och med sjöfart har godstrafiken på järnväg en mer jämn fördelning mellan in- och utrikes transporter. Järnvägssystemet är mer störningskänsligt än vägtransportsystemet och en störning sprids ofta långt från platsen där störningen skett.

Sjöfart

Sjöfarten dominerar den utrikes godstrafiken och används för i stort sett alla produkttyper men framför allt för längre transportsträckor. När tidsaspekten inte är kritisk kan sjöfarten användas även för kortare sträckor, framförallt för transport av bulkgods som grus och sand. Kapacitetsbristen i landinfrastrukturen och ambitionerna att minska godstrafikens miljö- och klimateffekter har medfört ett växande intresse för insjöfart liksom för sjöfart mellan svenska och europeiska hamnar – så kallad närsjöfart.

Luftfart

Luftfarten används framför allt för transporter av mindre skrymmande gods som har ett högt tids- eller varuvärde. Räknat i vikt är luftfartens andel av godstrafiken knappt mätbar men den har stor och växande betydelse för import och export av högvärdigt gods: Flygfrakt kan vara avgörande för företags förmåga att hantera störningar och snabba leveranser till exempel av reservdelar. Luftfarten används främst för godstransporter över längre sträckor men ibland också för kortare sträckor vid speciella förutsättningar.

Transportkedjor

En längre transport utförs oftast i en transportkedja som innebär att flera fordon används på vägen från leverantör till kund. För riktigt långa transporter är det vanligt att en transportkedja är intermodal eller multimodal vilket innebär att den involverar flera trafikslag.[11] Hur dessa kedjor ser ut beror bland annat på vad som ska fraktas, mellan vilka punkter det ska fraktas och hur snabb transporten måste vara.

Avgörande för en transportkedjas effektivitet är om det finns noder för omlastning som uppfyller leverantörers och kunders krav på tillförlitlighet och kostnadseffektivitet: väg-, järnvägs- och kombiterminaler liksom hamnar och flygplatser. Även terminaler samverkar och konkurrerar med andra terminaler eftersom de har olika komparativa fördelar i termer av geografiskt läge och inriktning. Terminalernas läge och funktion har alltså stor betydelse för hur trafikslagen används.

Samspel mellan person- och godstrafik

Samspelet mellan person- och godstrafiken har också betydelse eftersom de i många sammanhang använder samma infrastruktur och fordon. Till exempel är godstrafik i kombinerade trafikupplägg (Ro-Pax) en förutsättning för en stor del av färjetrafiken på Östersjön. För passagerarnas del är den bara intressant så länge som fartygen anlöper städernas centrala delar vilket innebär att de lastbilar som använder dem både drabbas av och bidrar till trängseln i de täta miljöerna. Ett beroende mellan gods- och passagerartrafik finns också inom flyget där godsförsändelser i huvudsak fraktas med passagerarplan och är en viktig del av lönsamheten. På järnvägen används i huvudsak separata tåg för gods och passagerare. Här uppstår istället en konkurrenssituation i fördelningen av tåglägen, där passagerartrafiken ofta ges högre prioritet.

---

[11] I en intermodal transportkedja sker transporten med en och samma lastbärare; en container, en semitrailer eller ett växelflak som kan flyttas mellan godståg, lastbil och/eller fartyg. En hel lastbil som fraktas med färja är också lastbärare i en intermodal transport. I en multimodal transportkedja flyttas godset mellan olika lastbärare.

Godstransportsystemets aktörer

Internationella aktörer
Godstransportsystemet planeras, byggs, regleras och används av ett mycket stort antal aktörer. Övergripande villkor för de fyra trafikslagen styrs i stor utsträckning på internationell nivå: Godstransporter på väg och järnväg regleras inom EU-samarbetet medan sjöfart och luftfart regleras genom överenskommelser inom FN.

Den nationella nivån
I Sverige tillhandahåller staten genom regering, riksdag och statliga myndigheter en stor del av den nationella och regionala infrastruktur som godstransporterna använder. Staten reglerar också godstransporterna genom lagstiftning, förordningar, skatter och avgifter och förhandlar internationella regelverk.

Regioner
I varje län ansvarar en utpekad regionalt utvecklingsansvarig aktör för regionplanering enligt plan- och bygglagen: i Stockholms län är det Region Stockholm. De regionalt utvecklingsansvariga aktörerna ansvarar också för att upprätta länsplaner för regional transportinfrastruktur som underlag till den statliga fördelningen av investeringsmedel.

Kommuner
Kommunerna tillhandahåller den kommunala infrastrukturen och ansvarar för översiktsplanering, detaljplanering, bygglov, trafikplanering och trafikföreskrifter. Eftersom godstransporterna påverkas av vad som behöver transporteras vart har lokaliseringen av transportintensiva verksamheter, bostadsområden och så vidare stor betydelse för hur godstransportsystemet fungerar och används.

Transportsektorns aktörer
En transportör är en juridisk eller fysisk person som ingår transportavtal med en kund för transport av gods. En undertransportör är den som fysiskt transporterar godset och ibland är transportör och undertransportör en och samma person. En speditör är en juridisk eller fysisk person som sköter fraktunders transporter i vid bemärkelse. I uppgifterna kan ingå att hitta lämpliga transportmedel, ta emot och lagra gods och hantera dokumentation i samband med import och export.

En transportköpare är en juridisk eller fysisk person som ingår avtal med en speditör eller transportör för transport av gods. Avtalet kan gälla för en enstaka transport eller för en längre tidsperiod.

Nationell och internationell styrning av godstrafik

Nationell transportpolitik

Riksdagens övergripande transportpolitiska mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Detta övergripande mål ska nås genom att tillgängligheten säkerställs utan att andra värden som miljö, hälsa och säkerhet äventyras. Fem transportpolitiska principer om valfrihet, decentraliserade beslut, samverkan, konkurrens och samhällsekonomi ska vägleda arbetet med att nå målet.[12]

Den nationella planeringen av transportinfrastruktur bygger på en tolvårig plan som uppdateras vart fjärde år. Riksdagen bestämmer hur mycket pengar som ska användas och regeringen ger Trafikverket direktiv om prioriteringar. Utifrån det tar Trafikverket fram ett planförslag i samråd med olika aktörer. Förslaget inkluderar investeringar i regional transportinfrastruktur utifrån önskemål i en länsplan från respektive län.

Fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis. Trafikverket använder principen som stöd för att identifiera hur behov kan mötas till lägsta samhällsekonomiska kostnad.

Först prövas åtgärder som kan påverka transportbehovet och valet av transportsätt, som planering och prissättning. I ett andra steg studeras åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintliga trafikanläggningar och fordon, som trafikreglering och information. I steg tre undersöks möjligheterna att genomföra begränsade ombyggnader medan behovet av nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder övervägs i steg fyra.

Regeringen presenterade i juni 2018 en nationell godstransportstrategi.[13] Strategin fokuserar på att uppnå konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter, en omställning till fossilfria transporter samt innovation, kompetens och kunskap. För att åstadkomma det nämns ett stort antal insatser fördelade på insatsområden. Sedan strategin presenterades har regeringen gett regeringsuppdrag till myndigheter för att utreda eller verkställa några av förslagen. Ett nationellt godstransportråd inrättades i

[12] Principerna lyder som följer: Kunderna ska ges stor valfrihet att bestämma hur de vill resa och hur en transport ska utföras; Beslut om transportproduktion bör ske i decentraliserade former; Samverkan inom och mellan olika trafikslag ska främjas; Konkurrensen mellan olika trafikutövare och transportalternativ ska främjas; Trafikens samhällsekonomiska kostnader ska vara en utgångspunkt när transportpolitiska styrmedel utformas. Principerna beslutades av riksdagen 2005 (Moderna transporter, prop. 2005/06:160 TU5, rskr. 308) och har sedan dess upprepats i flera andra riksdags- och regeringsbeslut.

[13] Näringsdepartementet (2018), *Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi*, N2018:21.

augusti 2018. Det leds av infrastrukturministern, har 17 övriga ledamöter och bistås av ett kansli på Trafikverket.

Trafikverket presenterade 2018 ett framkomlighetsprogram som redogör för vad myndigheten anser krävs för att få vägtrafiken att fungera i Stockholmsregionen.[14] Fokus ligger på den trängseldrabbade trafiken under högtrafik och myndigheten förespråkar ett antal förhållningssätt och inriktningar för planering och styrning. Trafikverket har också tillsammans med Stockholms stad, Solna stad, Nacka kommun och Region Stockholm identifierat ett primärt nät av vägar och spår som bedömts ha särskild betydelse för den regionala framkomligheten.

Godstransportsystemet är också nära knutet till den nationella politiken för näringspolitik, försvar och civilförsvar, miljö och klimat. Exempelvis pekas transporter ut som ett prioriterat område i regeringens nationella säkerhetsstrategi och transportpolitiken ska enligt hänsynsmålet bidra till att de svenska miljömålen nås. Inom den svenska klimatpolitiken har riksdagen beslutat om målet att utsläppen från inrikes transporter, utom inrikes flyg, ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010.

EU:s transportpolitik

Transporter är ett av EU:s äldsta politikområden. Samarbetet har i flera decennier syftat till att skapa dels en gemensam och avreglerad transportmarknad, dels ett transeuropeiskt transportnät. Under de senaste åren har också transporternas utsläpp och övriga externa effekter kommit att uppmärksammas.[15]

Arbetet med den gemensamma transportmarknaden har i första hand handlat om att harmonisera lagstiftning och syftet har i stor utsträckning uppnåtts. Till exempel har regelverk för säkerhet, marknadstillträde och infrastrukturavgifter harmoniserats.

Arbetet med det transeuropeiska transportnätet, TEN-T, handlar om att säkerställa välfungerande transportinfrastruktur i hela EU genom att dels undanröja tekniska och administrativa hinder, dels hantera flaskhalsar och luckor i infrastrukturen. TEN-T består av stråk och noder uppdelade i två nät:

- Ett övergripande och finmaskigt nät (comprehensive network) som täcker hela EU inklusive de mest glesbefolkade regionerna.

[14] Trafikverket (2018), *Framkomlighetsprogram. Trafikverkets inriktning för hur Storstockholms primära vägnät används på bästa sätt.*

[15] Den europeiska politikens inriktning beskrivs i så kallade vitböcker. Den nu gällande vitboken på transportområdet heter Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem (COM(2011)0144) och gäller till och med 2020.

- Ett stomnät (core network) som består av nio transportkorridorer utpekade som särskilt viktiga för unionens transportflöden. Sverige och Stockholmsregionen berörs särskilt av korridoren Skandinavien-Medelhavet (Scan-Med).

För den infrastruktur som ingår i TEN-T ställer EU krav på respektive medlemsland att genomföra investeringar och upprätthålla standard enligt specificerade krav: Högre krav ställs på stråk och noder inom det strategiska nätet. Medlemsstaterna står för merparten av finansieringen men kan få finansiellt stöd genom en fond inrättad för ändamålet[16] liksom från strukturfonderna och Europeiska investeringsbanken (EIB).

Internationellt samarbete inom FN

Den internationella sjöfarten regleras av överenskommelser inom FN-organet International Maritime Organization (IMO). Den internationella luftfarten regleras av överenskommelser inom FN-organet International Civil Aviation Organization (ICAO).

Av betydelse för godstransporterna är också FN-överenskommelsen Agenda 2030 och dess 17 globala hållbarhetsmål. Dessa mål berör godstrafiken både direkt och indirekt och påverkar den internationella och nationella styrningen av transportsystemet: De ovan nämnda FN-organen IMO och ICAO arbetar i enlighet med hållbarhetsmålen. Inom EU är hållbarhetsmålen i fokus i utformningen av EU:s strategiska agenda 2019–2024. I Sverige ska samtliga statsråd bidra till Agenda 2030 inom sitt respektive ansvarsområde. I Stockholmsregionen är målen i RUFS 2050 utformade med hänsyn till hållbarhetsmålen.

Regional och storregional inriktning

Den regionala utvecklingsplanen: RUFS 2050

Den regionala utvecklingsplanen, RUFS 2050, pekar ut riktningen för Stockholmsregionen med syfte att rätt saker initieras i närtid för långsiktig måluppfyllelse och största regionala nytta. Den gemensamma visionen om att vara Europas mest attraktiva storstadsregion konkretiseras i fyra mål:

1. En tillgänglig region med god livsmiljö
2. En öppen, jämställd, jämlik och inkluderande region
3. En ledande tillväxt- och kunskapsregion
4. En resurseffektiv och resilient region utan klimatpåverkande utsläpp

De fyra målen har också delmål varav inget gäller godstrafiken specifikt men för vilka välfungerande och effektiva godstransporter är en absolut

[16] Fonden för ett sammanlänkat Europa; Connecting Europe Facility (CEF).

förutsättning. Delmålen ställer också indirekt krav på att godstrafikens negativa externa effekter begränsas.

Målbilden i RUFS 2050 kompletteras av nio regionala prioriteringar för det regionala samarbetet. Av dessa är fem kopplade till godstrafiken: Regionens aktörer ska öka bostadsbyggandet och skapa attraktiva livsmiljöer, styra mot ett transporteffektivt samhälle, stärka den internationella ställningen genom fler etableringar, besök och ökad internationell handel, öka de eldrivna person- och varutransporterna samt utveckla klimat- och resurseffektiva attraktiva regionala stadskärnor.

I RUFS 2050 finns också principer och förhållningssätt som handlar om hur godstransportrelaterade frågor bör hanteras. Den rumsliga principen Resurseffektiva system för människor och gods anger att det behövs ökad regional samordning och samplanering av godstransporter och tekniska försörjningssystem för största regionala nytta. I RUFS 2050 har potentiella områden för bland annat godsterminaler pekats ut på plankartor men lägena är inte fastställda i planer.

Landsbygds- och skärgårdsstrategi för Stockholmsregionen

Landsbygds- och skärgårdsstrategin kompletterar RUFS 2050 genom att belysa de glesbebyggda regiondelarnas särskilda förutsättningar och behov i förhållande till de fyra målen i regionplanen.

I strategin konstateras att land- och vattenvägar måste hållas tillgängliga för en regional godsförsörjning. Både för att det ska gå att leva och verka i länets glesbebyggda områden och för att många av regionens tillverkande och transportintensiva verksamheter är lokaliserade där. För att de ska vara konkurrenskraftiga behöver vägnätet längs de inomregionala godsstråken dimensioneras och underhållas för att möta bärighetskrav och funktionalitet för de allt högre fordonsvikterna på lastbilar. Vid skärgårdens replipunkter – noder för byte mellan landtransporter och sjötransporter till skärgårdens öar – behöver det reserveras utrymme för vänd- och lastningsplatser, parkering, bryggor och terminaler.

Klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen

Klimatfärdplanen kompletterar RUFS 2050 genom att ge ett ramverk och en strategisk inriktning för hur klimatomställningen ska genomföras.

Inriktningen sammanfattas i fem insatsområden:

1. Formalisera och förstärk den regionala samverkan i klimatarbetet: Former för utbyte av erfarenheter och idéer, gemensamma satsningar och koordinering av åtgärder behöver utvecklas.

2. Driv på det internationella och nationella klimatarbetet: Länets aktörer behöver bidra med påtryckningar, goda exempel och ömsesidigt lärande i kontakter inom Sverige och internationellt.
3. Fokusera på att minska utsläppen inom transporterna och bebyggelsen: Åtgärder bör vidtas för att dels optimera användningen av det befintliga transportsystemet och befintlig bebyggelse, dels öka kapaciteten på ett sätt som är resurseffektivt och mindre klimatpåverkande ur livscykelperspektiv.
4. Värna och stärk regionens internationella konkurrenskraft genom strategisk forskning och innovation: Regionens aktörer bör prioritera åtgärder som stärker utbildningssystemet och forsknings- och innovationsmiljöer, och som ger näringslivet och offentlig sektor goda förutsättningar.
5. Satsa på systemeffektiva åtgärder: Åtgärder behövs för att öka systemperspektivet i planering och genomförande så att beslut prioriteras som skapar stora samhällsnyttor i förhållande till kostnaderna.

I klimatfärdplanen föreslås också åtgärder kopplade till godstrafiken, som mobilitetstjänster, utvecklad trängselskatt och förbättrad länslogistik.

Kommunal planering

Länets kommuner har genom sitt planmonopol möjlighet att långsiktigt påverka markanvändningen inom kommunen, inklusive lokaliseringen av godsterminaler och transportgenererande verksamheter. De har också relativt stora möjlighet att genom avgifter och regleringar, som lokala trafikföreskrifter, påverka var och under vilka tider på dygnet som olika typer av godstrafik tillåts. I investerings- och exploateringsprojekt har kommunen möjlighet att genom avtal och upphandlingar påverka bygglogistik och masshantering.

Några kommuner driver ett strategiskt arbete kopplat till godstransporter. Stockholms stad bedriver sitt godstrafikrelaterade arbete utifrån en trafikslagsövergripande framkomlighetsstrategi och en handlingsplan för godstrafik 2018–2022.[17] Handlingsplanen är organiserad i sex fokusområden: Reglering och styrmedel, Godstrafikkompetens, Strategisk markanvändning, Yteffektiv citylogistik, Gods på järnväg och vatten samt Innovationer och ny teknik. Arbetet inom de olika områdena sker parallellt i dialog med andra aktörer. Till aktiviteterna hör bland annat att löpande utvärdera godstrafikrelaterade regleringar, utveckla metoder för godstrafikmätningar och utveckla styrningen av bygglogistik i stadens projekt.

[17] Stockholms stad (2018), *Godstrafikplan, En del av framkomlighetsstrategin*.

Storregionalt samarbete

Kommuner och regioner i Stockholm-Mälarregionen samarbetar genom den politiska samverkansorganisationen Mälardalsrådet som bland annat koordinerar det transportpolitiska samarbetet En Bättre Sits. Inom ramen för En Bättre Sits görs med några års mellanrum en storregional system-analys av transportsystemet som underlag för infrastrukturplaneringen. Mälardalsrådet tar också fram en storregional godsstrategi för att identifiera åtgärder som svarar mot identifierade utmaningar.

Storregional dialog förs även mellan de sju regionalt utvecklingsansvariga aktörerna i östra Mellansverige (ÖMS) samt Mälardalsrådet. Syftet är att samordna övergripande planering inom främst transportsystem, bostadsmarknad och kompetensförsörjning. I rapporten anges godsförsörjningen som ett av fem fokusområden.

För att arbeta i den gemensamt överenskomna riktningen, formulerad i rapporten ÖMS 2050 – Samverkan kring planering i Östra Mellansverige, behöver aktörerna samordna lokaliseringen av logistikområden och kombiterminaler. De behöver också prioritera tillgängligheten till och funktionen i godsnoder av storregional betydelse: de hamnar som kan ta emot containertrafik och bulkfartyg, rangerbangården i Hallsberg samt Arlanda och Örebro flygplats.

LS 2017-1614
TRN 2017-0055

Remissredogörelse

Godsstrategi för Stockholmsregionen

Tillväxt- och regionplaneförvaltningen (TRF) arbetar med regional utvecklingsplanering i Stockholms län. TRF är en del av Stockholms läns landsting (SLL) och arbetar på uppdrag av Tillväxt- och regionplanenämnden (TRN). Vi möjliggör en hållbar utveckling i Stockholmsregionen genom en regional utvecklingsplanering som grundas på kvalificerat underlag och analys. Genom samverkan och kommunikation bidrar vi till att regionens aktörer når en samsyn gällande regionens utveckling. Vi tar initiativ till och skapar förutsättningar för att förverkliga visioner, mål, strategier och åtaganden i den Regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFS).

Vi bevakar systematiskt utvecklingen i regionen och omvärlden. I vår rapportserie presenteras kunskapsunderlag, analyser, scenarion, kartläggningar, utvärderingar, statistik och rekommendationer för regionens utveckling. De flesta rapporter har tagits fram av forskare, utredare, analytiker och konsulter på uppdrag av TRF.

Citera gärna innehållet i rapporten men uppge alltid källan. Även kopiering av sidor i rapporten är tillåtet, förutsatt att källan anges och att spridning inte sker i kommersiellt syfte. Att återge bilder, foto, figurer och tabeller (digitalt eller analogt) är inte tillåtet utan särskilt medgivande.

TRF är miljöcertifierade enligt ISO 14001 i likhet med SLL:s samtliga förvaltningar. Landstingets upphandlade konsulter möter särskilt ställda miljökrav. Denna trycksak är tryckt enligt SLL:s miljökrav.

Tillväxt- och regionplaneförvaltningen

Box 22550, 104 22 Stockholm

Besök: Norra stationsgatan 69

Tfn växel: 08-123 130 00

E-post: registrator@sll.se

tfr@sll.se

www.sll.se

Innehåll

Bakgrund 4

Remissammanställning 4

Generella synpunkter på förslaget till godsstrategi 5

Synpunkter på Utmaningar, behov och brister 6

Vilka utmaningar anser remissinstanserna saknas? 7

Synpunkter på strategisk inriktning 10

Synpunkter på handlingsområden 11

Vilka insatser saknas inom handlingsområdena? 12

Synpunkter avseende genomförande 13

Hur kan aktörerna bidra till genomförandet av strategin? 13

Synpunkter på nuläge, prognoser och trender 16

Övriga synpunkter 16

Inkomna remissvar 18

Bakgrund

Tillväxt- och regionplaneförvaltningen har på uppdrag av landstingsfullmäktige i budget för 2017 initierat arbetet med att ta fram en regional godsstrategi. Landstingets tillväxt- och regionplanenämnd beslutade den 7 december 2017 att skicka förslaget på remiss under perioden 21 december-2 mars 2018. Tillväxt- och regionplanenämnden beslutar om godsstrategin i juni 2018 och därefter i landstingsfullmäktige.

Den regionala godsstrategin ska vara vägledande för regionens aktörer samt bidra till att nå målen i den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS 2050.

Följande frågeställningar angavs i missivet som särskilt intressanta att få remissinstansernas svar på:

- Saknas utmaningar för godstransporter?
- Är de tre strategiska områdena för utveckling av godstransporter i Stockholms län
- lämpliga?
- Saknas insatser inom de fem handlingsområdena?
- Hur kan ni som aktör i Stockholmsregionen bidra till genomförandet?

I denna promemoria sammanfattas de synpunkter som inkommit på det utsända remissförslaget.

Remissammanställning

Följande kapitel sammanfattar remissinstansernas kommentarer och synpunkter på förslaget till Godsstrategi för Stockholmsregionen. Av pedagogiska skäl följer dispositionen kapitelindelningen på utsänt förslag. Totalt inkom 82 svar på remissen. Av dessa avstod 13 från att svara. Totalt ligger således 69 svar till grund för denna sammanställning. Noteras bör dock att ett flertal av dessa svar är identiska då kommuner gått samman och lämnat identiska och samordnade svar, exempelvis *Södertörnskommunerna*, och *Stockholm Nordost*. 8 remissvar inkom försent utan att förlängd remisstid begärts. Dessa svar finns inte redovisade i denna sammanställning.

Bland svaren finns en bred representation av regionala aktörer, främst kommuner, regioner och regionala och statliga myndigheter samt kommunala bolag och samarbetsorgan. Noterbart är att relativt få organisationer som representerar civilsamhälle och den privata sektorn har inkommit med svar. Exempelvis har inte någon miljöorganisation svarat på remissen. I slutet av rapporten redovisas en lista över alla instanser som svarat i respektive kategori.

En övergripande iakttagelse är att de flesta av remissinstanserna har svarat relativt kortfattat. Synpunkterna är i många fall förhållandevis generellt formulerade och sammanfattade på 1 till 3 sidor löptext. De flesta remissinstanser har också frångått strukturen på förslaget till strategi och väver i samma avsnitt in synpunkter som kopplar till flera av strategins olika delar. Relativt få svarar explicit på de frågeställningar som fanns i det utskickade missivet. Detta gör att det ibland är svårt att avgöra under vilket avsnitt som en viss synpunkt bör hänföras till. Vissa instanser vill exempelvis lyfta fram mer eller mindre specifika frågeområden men anger inte alltid om de vill att det ska betraktas som en kommentar på utmaningarna, de strategiska områdena, handlingsområdena för genomförande eller på

nulägesbeskrivningen. En del av dessa synpunkter finns beskrivna i avsnittet om generella synpunkter, andra har placerats där det bedömts att de är mest relevanta.

Det finns också exempel på synpunkter som är mycket specifika, exempelvis kan det gälla en viss önskad eller icke önskad väg- eller järnvägsinvestering eller en kommunspecifik fråga som saknar relevans för det övergripande, regionala strategiska perspektivet. Dessa synpunkter har i huvudsak utelämnats från denna sammanställning. De mer detaljerade synpunkterna på strategin som kan vara relevanta att beakta finns sammanfattade under avsnittet ”Övriga synpunkter”.

Generella synpunkter på förslaget till godsstrategi

Den generella bild som framträder av inkomna remissvar är att instanserna har en positiv grundsyn på godsstrategin. Det uttrycks att det finns ett behov av en strategi och förslaget uppfattas av de flesta remissinstanser fånga de utmaningar som är kopplade till infrastruktur och godstransporter i regionen. Det framhålls som positivt att strategin har en koppling till målen i den regionala utvecklingsplanen, RUFS 2050, samt att ambitionen är att ha ett helhetsperspektiv på frågorna. Ett flertal remissinstanser lyfter särskilt fram strategins betydelse för att bidra till regional samsyn på utmaningar, målsättningar och prioriteringar.

Södertörnskommunerna välkomnar godsstrategin och anser att det är positivt att den kopplar samman mål och prioriteringar för transporter och hantering av gods med RUFS 2050, vilket även lyfts fram av *Tillväxtverket,* som också anser att det är bra att strategin ser regionen ur ett nationellt och internationellt systemperspektiv samt att den arbetats fram med relevanta aktörer. Också *Stockholm Nordost* är positiva till att landstinget har utarbetat förslaget till godsstrategi i bred samverkan med regionens olika aktörer. Flera näringslivsorganisationer såsom *Svensk Handel, Transportföretagen* och *Sveriges Åkeriföretag* uttrycker i positiva ordalag att förslaget i det stora hela fångat de utmaningar och behov som förväntas inför 2050.

En kritisk synpunkt som förs fram av ett flertal remissinstanser är att strategin brister i konkretion och tydlighet, att den är formulerad på en alltför övergripande nivå och därför har begränsade möjligheter att fungera som praktiskt stöd vid samverkan, prioriteringar och planering. *Trafikverket* anser exempelvis att relativt mycket arbete återstår innan strategin kan fungera som ett stöd för samverkan och genomförande inom området. De framhåller att strategin bör samordnas med andra aktörer, bl.a. Godsstrategiarbetet inom *En Bättre Sits* samt Stockholms stads strategiska arbete med godsfrågor.

Stockholms stad anser att förslaget till godsstrategi är en bra grund men att det är alltför översiktligt och allmänt hållet för att utgöra någon egentlig vägledning och skulle därför vilja se ett antal tillägg och justeringar och efterfrågar en tydligare problembeskrivning och genomförandedel. Även *Storsthlm* anser att de strategiska områdena kopplade till utmaningarna är för vagt beskrivna vilket i sin tur gör att de tillhörande handlingsområdena blir relativt otydliga.

Länsstyrelsen i Stockholm är positiva till att godsstrategin utformats inom ramen för RUFS 2050 men anser att genomförandetiden för framtagandet har varit alltför snävt tilltagen för att få en grundlig och genomgripande regional diskussion kring inriktning och slutsatser. De anser också att det behöver förtydligas hur godsstrategin ska genomföras och konkretiseras mer för att kunna bli användbar i ett fortsatt arbete. *Trafikförvaltningen i SLL* ser positivt på att en godsstrategi tas fram men anser att

terminologin i förslaget stundtals är inkonsekvent och att en översyn av begrepp och hur de används skulle öka läsbarheten.

Ett antal remissinstanser anser att potentiella målkonflikter behöver beskrivas utförligare och att det behövs tydligare principer för hur man ska prioritera mellan olika målsättningar. Som exempel kan nämnas *Solna Stad* som saknar en redovisning av varför de målsättningar som prioriteras i godsstrategin ska ha företräde före andra angelägna målsättningar. *Storsthlm* framhåller de konflikter som kan uppstå mellan behovet av omlastningsplatser för massor och annat gods, transporter av farligt gods och behovet av att frigöra mark för att bygga nya bostäder. *Stockholms universitet* lyfter fram utmaningen med att förena målet om en tillväxtregion med målet om en hållbar miljö då en större befolkning väntas leda till fler transporter och ökade utsläpp.

Några remissinstanser påtalar vikten av ett storregionalt perspektiv och att Stockholms län är en för snäv regional avgränsning för att kunna hantera de utmaningar och nå de mål som ställs upp för godsstrategin. Det är främst kommuner, regioner och aktörer utanför Stockholms län som lyfter detta perspektiv, exempelvis *Region Västmanland, Region Örebro* och *Region Sörmland*.

Nyköpings kommun anser att det är viktigt att arbetet inte fortsättningsvis begränsas av administrativa gränser och att hela Östra Mellansverige inkluderas i det fortsatta arbetet. De lyfter fram behovet av fortsatt långsiktigt arbete inom det storregionala samarbetet "En bättre sits". *Oxelösunds kommun* skriver att godsstrategin inte bör begränsas till aktörer i Stockholms län och att strategin skulle ha mycket att vinna på ett länsövergripande perspektiv. *Gävle kommun* anför att Gävleregionen i flera avseenden kan bidra för att stödja Stockholmsregionens tillväxt och bidra till att minska trängsel, öka framkomlighet och uppnå klimatmålen, särskilt betydelsen av Gävle hamn lyfts fram.

En del remissinstanser efterfrågar en mer visionär strategi som tydligare lyfter fram potentialen i ny teknik. Några remissinstanser, exempelvis *Sigtuna kommun* och *Stockholm Nordost* uttrycker kritik mot att den tekniska utvecklingen i för hög utsträckning beskrivs som ett problem och att potentialen inte lyfts fram tillräckligt.

Förvaltningens kommentarer

Förvaltningen ser med glädje den positiva grundsyn som remissinstanserna har på godsstrategin och att förslaget i det stora hela har fångat de utmaningar och behov som förväntas inför 2050. Samtidigt noterar förvaltningen de brister som framförs. Godsstrategin kommer att tydliggöras bland annat vad gäller problemformulering, målkonflikter, storregionalt perspektiv
Förvaltningen kommer att ändra dispositionen för att dokumentet ska bli tydligare och lättare att förstå. Kapitlet ”Nuläge…” läggs tidigare i dokumentet så att läsordningen blir: En vägledande strategi, Godstransporter nuläge och till 2050- Utmaningar, behov och brister – Strategisk inriktning.
Förvaltningen kommer att tydliggöra och redovisa hur mål och delmål i RUFS 2050 och strategisk inriktning och handlingsområden/insatser hänger samman.

Synpunkter på Utmaningar, behov och brister

Lite drygt hälften av de svarande remissinstanserna lämnar synpunkter som direkt kan kopplas till avsnittet om utmaningar, behov och brister. Omkring hälften av dessa, det vill säga ungefär en fjärdedel av

samtliga remissinstanser, uttrycker att de instämmer i beskrivningarna av utmaningarna så som de är formulerade i förslaget. *KTH* anser att de identifierade utmaningarna är vältäckande, *Norrenergi* menar att förslaget på ett bra sätt fångat upp viktiga utmaningar, *Post- och Telestyrelsen* bedömer att det inte finns behov av att tillföra ytterligare utmaningar och *Region Skåne* betraktar listan med utmaningar som relativt komplett men anser samtidigt att ansatsen är förhållandevis övergripande.

Lidingö stad ställer sig bakom strategins utmaningar och framhåller att det är positivt att strategin har identifierat utmaningarna för att därigenom skapa incitament och förstärka styrmedel för överflyttning av godstransporter till sjö eller järnväg, samt för att beräkna de framtida kostnaderna om åtgärder uteblir. Även *Regionförbundet i Sörmland* instämmer i beskrivningen av utmaningarna för godstransporterna i regionen och påpekar att regionens tillväxt förväntas leda till att godstransporterna ökar vilket i sin tur ställer ökade krav på transportsystemet i framtiden.

Storsthlm anser att strategin skulle kunna vara mer dynamisk och öppen för att transportsätt och flöden kommer att förändras i större utsträckning. Exempelvis hur trafikflödena förändras när Norviks hamn är i full drift. Men också hur tekniska innovationer kommer ändra förutsättningarna. De för också fram att full effekt av Norviks hamn endast kan uppnås om Tvärförbindelse Södertörn och Östlig Förbindelse byggs.

Vilka utmaningar anser remissinstanserna saknas?

Klimat och miljö

Ett flertal remissinstanser anser att klimatutmaningen, de olika trafikslagens roll för att nå klimatmålen samt utmaningen att nå målet om fossilfrihet har fått för litet utrymme i strategin. *Trafiknämnden i SLL* önskar att godstrafikens klimatpåverkan lyfts på ett tydligare sätt givet att godset genererar mycket transporter och prognoserna pekar på en fortsatt ökning. *Länsstyrelsen i Stockholm* anser att utmaningen att klara uppsatta klimat- och miljömål och trängselproblematiken är mer rimliga utgångspunkter för strategin än den nuvarande formuleringen om att ha fokus på samlastning och ny teknik. De lyfter att samlastning och ny teknik kan vara ett par av flera strategier eller aktiviteter för att nå uppsatta klimat- och miljömål. *KTH* vill lyfta utmaningen med att ta fram fungerande affärsmodeller som skapar incitament för överflyttning från lastbilstransporter till transporter på järnväg och sjö samt frågan om samlastningscentraler för lastbilstransporter för att säkerställa kopplingen till järnväg och sjö.

Även *Nyköpings kommun* menar att utmaningen med att minska klimatpåverkande utsläpp bör lyftas fram tydligare och *Gävle kommun* anför att Gävleregionen i flera avseenden kan stödja Stockholmsregionens tillväxt och bidra till att minska trängsel, öka framkomlighet och uppnå klimatmålen, särskilt betydelsen av Gävle hamn lyfts fram. *Länsstyrelsen Västmanland* önskar att en storregional samsyn finns i infrastrukturfrågorna eftersom detta är viktigt både ur regional synvinkel men även ur nationell. Långväga transporter på lastbil genom landet behöver styras över till transporter med lägre miljöpåverkan. Alternativa färdmedel såsom sjöfart bör prioriteras och avlasta landinfrastrukturen.

Oxelösunds Hamn AB anser att det är angeläget att lyfta fram att större godsvolymer behöver fraktas sjövägen om de nationella klimatmålen ska nås. *Biogas Öst* anser att strategins generella och övergripande karaktär gör att gör att den inte ger någon större tydlighet eller vägledning när det gäller långsiktig inriktning för att kunna göra de val som bidrar till fossilfrihet.

Livsmedelsverket påpekar att strategin nämner behovet av klimatsmarta transportsätt, men att man också behöver arbeta med att klimatanpassa transportsystemen då effekterna av klimatförändringen kommer att kvarstå under lång tid framöver.

Farligt gods

Relativt många instanser lyfter frågan om transporter av farligt gods och problematiken kring markanvändningskonflikter. *Sigtuna kommun* anser exempelvis att det behövs en närmare dialog med kommunerna om var stråk för farligt gods finns idag och var det finns behov av att säkerställa sådana stråk i framtiden för att kunna avväga behovet av framkomlighet för godset ställt mot behovet av en nödvändig stads- och bebyggelseutveckling. Lokaliseringen av målpunkter för farligt gods i regionen ses över löpande mot bakgrund av ett ökat fokus på behovet av att bygga fler bostäder. *Stockholms stad (Exploateringskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret)* lyfter fram behovet av regional samsyn om stråk för farligt gods och anser att texten om detta bör kompletteras med att det även finns behov av en samsyn kring drivmedelsstationer. Framtida drivmedel kan ha andra säkerhetsaspekter än dagens, likaväl som att det är en utmaning att bygga ut el-laddningsinfrastrukturen. Stockholms stad påpekar att dessa behov står ofta i konflikt med ett ökat bostadsbyggande och anser därför att det är viktigt med en tydlig regional plan och samsyn över var de bör placeras.

Storstockholms Brandförsvar (SSBF) ser positivt på att behovet av att säkerställa regionala stråk för transport av farligt gods är en av de identifierade utmaningarna som presenteras i förslaget. De påpekar att en ändring av rekommenderade leder för transport av farligt gods kan resultera i att ett stort antal byggnader, fastigheter och detaljplaner exponeras för risker som de inte är dimensionerade för. *Akademiska Hus* skriver att förtätning inom redan bebyggda miljöer kan förändra förutsättningarna för transporter av olika former av farligt gods, vilket i sin tur kan komma att påverka förutsättningarna för lärosätenas placering, utveckling och forskning, och därmed regionens konkurrenskraft och attraktivitet.

Skärgårdsstiftelsen menar att Stockholms skärgård inte bör utsättas för högriskexponering i samband med transporter av farligt gods och förordar att större sjötransporter av gods till Stockholmsregionen inte går genom skärgården utan i första hand tas om hand längre ut vid kusten exempelvis Norvik och Kapellskär.

Risk och sårbarhet

Några remissinstanser anser att risk- och sårbarhetsaspekterna bör utvecklas i förslaget, exempelvis *Södertörnskommunerna*. *Livsmedelsverket* lyfter fram att Stockholmsregionen är sårbar när det gäller försörjning av livsmedel och dricksvatten och att Mälaren som vattentäkt och de tre stora vattenverken som finns inom området är oerhört viktiga för samhällets alla funktioner. Planeringen måste ta hänsyn till behovet av reservvattentäkter, och att dessa finns tillgängliga.

Övrigt

Ett antal instanser, exempelvis *Energimyndigheten,* saknar tydligare resonemang om kopplingar till övriga planer för Stockholmsområdet och hur en allmän minskning av personbilstrafiken och överflyttning till mer effektiva transporter kan frigöra utrymme till förmån för godstransporter. På samma tema anser *Upplands-Bro* att strategin tydligare behöver belysa spårtrafikens roll gällande godstransporter i Stockholmsregionen. *Länsstyrelsen Västmanland, Håbo kommun* och *Storsthlm* lyfter fram sjöfartens betydelse för att nå klimatmålen Storsthlm anser att resonemang om hur sjötransporterna och dess framtida betydelse för regionen kan utvecklas i dokumentet. Liksom i fallet med kollektivtrafik på vatten

anser de att det finns en outnyttjad kapacitet i regionens vattensystem för godstrafiken. Håbo kommun anser att strategin bör ta hänsyn till att en utbyggd sluss i Södertälje kan skapa förutsättningar för en utveckling av sjöfarten på Mälaren. Kopplat till sjöfarten för *SIKO* fram att majoriteten av kajer och bryggor i skärgården är ägda av samfälligheter och att tillgången till dessa behöver säkras för godstrafik, särskilt på öar där det inte finns tillgång till kollektiv godstrafik. Idag förekommer det att samfälligheter avlyser sina kajer/bryggor för frakt (t ex med betongsuggor), istället för att investera i att hålla dom i gott skick även för gods.

Stockholms stad anser att regionen behöver identifiera platser där de tillverkande och transportintensiva verksamheterna kan vara belägna. *Oxelösunds Hamn AB* lyfter fram fyra godsbehov som de anser bör beaktas mer utförligt i strategin: 1) mängden bränsle som ska in till Stockholms och regionens fjärrvärmeverk, 2) mängden byggmaterial som ska in till Stockholmsregionens expansion, 3) mängden återvinningsmaterial som ska transporteras från Stockholm till olika återbruk samt 4) transittrafiken till och från Finland. De menar att en stor andel av den långtradartrafik som går via Stockholm eller Kapellskär har mål- eller startpunkt söder om Stockholm vilket betyder att Stockholm blir en transitpunkt helt i onödan.

Stockholms stad (AB Stokab) lyfter fram att utveckling mot självkörande fordon och fordon med transportstöd kommer att medföra ett stort behov av 5G-nät, vilket förutsätter fiber både vid trafiksignalsanläggningar och fysiska platser längs vägar och viktiga trafikkorsningar.

Förvaltningens kommentarer

Förvaltningen konstaterar att många remissinstanser uttrycker att de instämmer i beskrivningarna av utmaningarna så som de är formulerade i förslaget och anser att de identifierade utmaningarna är vältäckande.
Ett flertal remissinstanser anser att klimatutmaningen, de olika trafikslagens roll för att nå klimatmålen samt utmaningen om fossilfrihet har fått för litet utrymme i strategin. - Godsstrategin kommer att förtydligas och kompletteras med så att klimatutmaningen tydliggörs.
Relativt många instanser lyfter frågan om transporter av farligt gods samt frågan om drivmedelstransporter och drivmedelsstationer – dels ur ett säkerhets-/beredskapsperspektiv dels ur ett markanvändningsperspektiv. Likaså anser flera remissinstanser att risk- och sårbarhetsaspekterna bör utvecklas i strategin. Förvaltningen avser att komplettera godsstrategin genom att Risk-, sårbarhet och beredskap får en egen rubrik där utmaningar kopplade till detta område listas.

Synpunkter på strategisk inriktning

Relativt få remissinstanser har valt att explicit kommentera den strategiska inriktningen. Av de som nämnt den anser majoriteten att den föreslagna strategiska inriktningen är relevant och lämplig. De strategiska områdena speglar väl identifierade utmaningar och fångar upp de aspekter som innefattas inom godstransportplaneringen. Det strategiska området ”stärkt förståelse för godstransporternas systemeffekter” påpekas av ett fåtal remissinstanser som särskilt viktigt, men utmanande. Ett antal remissinstanser anser att den strategiska inriktningen borde kompletteras, exempelvis genom att nämna möjligheter kopplade till digitaliseringen, och ett fåtal instanser menar att kopplingen mellan målbilden i RUFS 2050 och den strategiska inriktningen inte är tillräckligt tydlig. *Stockholms stad* menar exempelvis att den målbild från RUFS 2050 som beskrivs i strategin kräver mer omfattande insatser än de som beskrivs i strategin samt att beskrivningen av strategiska områden och handlingsområden är vag och otillräcklig. *Södertörnskommunerna* anser att det saknas en tydlig koppling till målbilden i RUFS i fråga om att minska de klimatpåverkande utsläppen.

Region Skåne anser att de tre strategiska områdena är rimliga och att de speglar de identifierade utmaningarna. De menar att kopplingen till utmaningarna ”Kapacitet och framkomlighet” och ”Systemeffekter och styrning för hållbar utveckling” kan stärkas ytterligare genom att explicit beröra identifiering av konfliktpunkter och överflyttning från vägtransporter till tåg eller sjöfart. *Länsstyrelsen i Uppsala* anser att de tre strategiska områdena är relevanta för Stockholms län, då dessa fångar upp olika delar av vad som innefattas inom godstransport, bl.a. presenteras transport som en följd av leverans av varor och tjänster som en kategori men även byggtrafik som genereras i och med att städerna växer. *Transportföretagen* håller med om de strategiska områdena ser positivt på att strategin påpekar att persontransporter också påverkar och måste tas hänsyn till.

Storsthlm anser att strategin skulle tjäna på en djupare beskrivning av den digitala utvecklingens tekniksprång, till exempel apputveckling genom öppen data. Även elvägnät som nu är på försöksstadium kan förväntas få stor betydelse för klimatsmarta transportsätt av gods i en nära framtid. Även Stockholms stad saknar under det strategiska området teknik och innovation en text om självkörande fordon och möjligheterna med geofencing.

Region Östergötland ställer sig positiv till de strategiska områdena men vill också i detta sammanhang påtala att kvaliteten på transportinfrastrukturen även utanför Stockholms län har betydelse för Stockholmsregionen.

Förvaltningens kommentarer

Förvaltningen noterar att endast få remissinstanser har lämnat synpunkter och kommentarer på den strategiska inriktningen. Förvaltningen instämmer med remissinstanser som menar att kopplingen mellan målbilden i RUFS 2050 och den strategiska inriktningen inte är tillräckligt tydlig. Strategidokumentet kommer att stärkas så att kopplingen till målen tydliggörs.

Den digitala utvecklingens tekniksprång kan utvecklas godsstrategin i den betydelse att det är viktigt för regionens aktörer att förhålla sig till detta. Förvaltningen menar att den tekniska och digital utvecklingen kommer att påverka transportsystemet och godstransporter i framtiden, men förvaltningen kan inte ange vad, hur och när utvecklingen kommer att ske.

Synpunkter på handlingsområden

Flera remissinstanser är positiva till föreslagna handlingsområden vilka anses ge goda förutsättningar att klara de stora utmaningar som finns kopplade till transporter i Stockholmsregionen. Ett antal remissinstanser är särskilt positiva till att teknik och innovation lyfts fram i strategin. Samtidigt ser många instanser att flera aspekter i handlingsområdena kan vidareutvecklas, till exempel samverkan mellan olika aktörer och överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart.

Regionförbunden Sörmland och *Östergötland* bedömer att strategin tar upp de handlingsområden som är nödvändiga att arbeta med, och *Håbo kommun* anser att handlingsområdena för genomförande ger goda förutsättningar att klara de stora utmaningar som finns kopplade till transporter i Stockholmsregionen. *Länsstyrelsen i Uppsala län* är särskilt positiv till att teknik och innovation lyfts som ett handlingsområde som bör utvecklas för att få fram nya lösningar och angreppssätt till en effektiv hantering av godstransport. *Region Skåne* ser positivt på att strategin inkluderar utveckling och implementering av teknik och innovationer samt att behovet av kunskap belyses.

Många remissinstanser menar att vikten av samverkan mellan olika aktörer borde betonas ytterligare, varav flera av dessa är regionala myndigheter. *Länsstyrelsen Västmanland* önskar att en storregional samsyn finns i infrastrukturfrågorna eftersom detta är viktigt både ur regional synvinkel men även nationellt. Region Västmanland menar att behovet av styrning behöver tydliggöras för att tillgänglig kapacitet, trafikslag och fordon ska användas så effektivt som möjligt. Även *Transportföretagen* anser att det möjligen saknas något om behoven av samverkan även med omkringliggande regioner, t.ex. vid planering av terminalområden. Andra remissinstanser uttrycker liknande synpunkter. *Livsmedelsverket* lyfter fram att livsmedelsförsörjningen är helt beroende av att det finns en samverkan mellan det privata och offentlig så att de här livsmedelstransporterna kan ske på smidigt sätt i vardagen men också under påfrestningar och krislägen. *KTH* anser att det i handlingsområdena "Samverkan, planering och styrning" samt "ökad kunskap" bör läggas mer fokus på att hela transportkedjan beaktas.

Trafikverket framför att handlingsområdena behöver konkretiseras och ges ett tidsperspektiv, lämpligen i samverkan mellan huvudaktörerna inom respektive område.

Några remissinstanser anser att insatser för att minska klimatpåverkande utsläpp och överflyttning av transporter från väg till järnväg och sjöfart borde ges större utrymme. *Nyköpings kommun* menar att insatser för att minska klimatpåverkande utsläpp saknas, t ex så att transportbehovet minskar och att resurseffektiva transporter används genom att järnväg och sjöfart premieras framför vägtransporter. *Energimyndigheten* anser att en inriktning bör vara att så mycket gods till och från Stockholmsområdet fraktas med tåg eller fartyg samt att dieseldrivna fordon i distributionstrafiken måste gå över till att drivas av elektricitet eller biodrivmedel.

Ett fåtal remissinstanser lyfter fram högre effektivitet i godstransporterna avseende fyllnadsgrad som ett viktigt handlingsområde. *Energimyndigheten* anser att för att begränsa ökningen av antalet lastbilar bör deras lastkapacitet utnyttjas så effektivt som möjligt, exempelvis genom ökad godssamordning och ökad fyllnadsgrad. *Region Sörmland* och *Östergötland* menar att förbättringar i transportinfrastrukturen enbart kan lösa en del av problemen och att effektiv logistik som utnyttjar infrastrukturen på ett annat sätt är nödvändig. För detta krävs ökad kunskap som driver på utvecklingen av ny teknik och affärsmodeller. Ett fåtal remissinstanser menar att luft- och sjöfartstransporter kan belysas tydligare i godsstrategin. *Havs- och vattenmyndigheten* menar att godsstrategin är koncentrerad på infrastrukturen på land, till exempel vägar hamnar och terminaler. Dock är det relevant att även inkludera infrastrukturen till havs,

som även den har relevans för framkomligheten i regionen. *PTS* efterlyser insatser som gör det möjligt att tydligare beskriva flygtransporternas roll i godshanteringen.

Några remissinstanser ser digitaliseringen som en viktig aspekt som kan belysas ytterligare i godsstrategin. *Södertörnskommunerna* anser att digitalisering överlag bör lyftas tydligare i godsstrategin.

Ett flertal remissinstanser, bland annat Hälso- och sjukvårdsnämnden i SLL, har reagerat på formuleringen: ”i allt väsentligt förväntas transportinfrastrukturen vara densamma år 2050 som idag” De som lämnat synpunkter påtalar att detta behöver förklaras i förhållande till byggnationen av Förbifart Stockholm och utbyggnaden av tunnelbanan.

Vilka insatser saknas inom handlingsområdena?

Remissinstanserna föreslår inte uttryckligen några ytterligare handlingsområden. De synpunkter som kommit in på detta område är i huvudsak kompletteringar av de befintliga handlingsområdena i förslaget till strategin. *Biogas Öst* anser att regionen bör ta fram en tydlig drivmedelsstrategi som driver på utvecklingen av flera väl utvalda förnybara alternativ, samtidigt som man är tydlig med att andelen förnybart behöver öka som helhet. *Järfälla kommun* anför att det är förenat med stora kostnader att hålla stråk framkomliga för godstransporter samt att godsterminaler är ytkrävande vilket inte gör det attraktivt för kommuner att reservera dessa ytor. De föreslår därför att det bör finnas möjlighet att söka regionalt stöd för att vidta åtgärder som är av regional betydelse för logistik och varuförsörjning.

Post- och telestyrelsen (PTS) efterlyser insatser riktade mot innovativa och hållbara lösningar förtransportvolymer som uppstår genom en fortsatt ökade e-handel. Det gäller framför allt lösningar för ”last mile” som t ex ombud, paketboxar vid bostäder och andra lösningar för leveranser och returhantering.

Nyköpings kommun saknar insatser för att minska klimatpåverkande utsläpp, t ex så att transportbehovet minskar och att resurseffektiva transporter används genom att järnväg och sjöfart premieras framför vägtransporter. *PostNord* föreslår att punkten Teknik och innovation fördjupas ytterligare vad gäller förbättrad tillgång till laddinfrastruktur för elbilar och utbyggd infrastruktur för tankning av CNG. PostNord lyfter också fram fördelar med att logistikföretag ges möjlighet att etablera logistikterminaler/noder nära centrum där många transporter sker, vilket ger mindre utsläpp och ökad effektivitet jämför med etableringar längre ut i geografin.

Förvaltningens kommentarer

Förvaltningen delar remissinstansernas syn om vikten av samverkan mellan olika aktörer och samverkan med omkringliggande län kan betonas mer i godsstrategin.
Det finns synpunkter om att insatser för att minska klimatpåverkande utsläpp och överflyttning från väg till järnväg och sjöfart bör betonas mer. Godsstrategin kommer att kompletteras med strategiska insatser från landstingets Klimatfärdplan 2050.

Frågan om digitaliseringen kommer att lyftas i avsnittet om globala trender, vilket föreslås finnas tidigt i dokumentet. Därutöver tydliggörs digitaliseringen och teknikutveckling, som även har en avgörande betydelse för att minska klimatpåverkande utsläpp, i den strategiska inriktningen och insatser.

Synpunkter avseende genomförande

Ett stort antal remissinstanser lämnar synpunkter som handlar om genomförande av strategin och flera kopplar dessa till kommentarer om strategins relativt övergripande karaktär. En tämligen vanlig synpunkt är att strategin har en bra ansats och inriktning, men att den inte kommer vara lätt att omsätta i praktiken. Många instanser uttrycker att det finns ett behov av samverkan samt att strategin behöver kompletteras med en genomförandeplan som innehåller en tydligare definierad ansvarsfördelning. I remissvaren går det att utläsa ett önskemål om att det sker en regional samordning som avser prioritering, ansvar och genomförande av godsstrategin.

Stockholm Nordost saknar exempelvis en mer konkret genomförandedel där insatserna inom varje handlingsområde beskrivs och prioriteras. De menar att en genomförandedel också behöver visa på vilka aktörer som bär huvudansvaret och vilka som bör ingå i samverkan för de olika insatserna i genomförandet. Detta bör ske efter ytterligare samråd med berörda aktörer. Liknande synpunkter kommer exempelvis från *Mälardalsrådet, Sollentuna kommun, och Transportföretagen*. De senare anser att det möjligen borde tillkomma en rubrik; ”Samverkan på lokal, regional, nationell och internationell nivå”. Transportföretagen menar att Stockholmsregionens godstransporter har en speciell funktion som ställer extra krav på samverkan mellan myndigheter på olika nivå och näringslivet.

Södertörnskommunerna anser att förslaget till godsstrategi inte är tillräckligt konkret för att kunna utgöra ett planeringsunderlag i kommunal planering. De efterfrågar tydligare ställningstaganden och att framtida godsstruktur pekas ut på karta. Vidare anser de att det finns en otydlighet vad som är nästa steg och vem som har ansvar för vad och efterfrågar ett tydligare utpekande av ansvariga organisationer och myndigheter för olika delområden i strategin.

Länsstyrelsen i Stockholm anser att för det fortsatta arbetet med konkretisering och genomförande av godsstrategin behövs ett gemensamt regionalt arbete som involverar flera regionala organisationer. Det är mycket som ska och behöver göras och det kräver en tydlig projektorganisation för att det ska bli verkligt resultat, särskilt när flera aktörer är involverade. *KTH* lyfter fram utmaningen att skapa plattformar för samverkan och menar att ansvaret för att erbjuda en plattform för samverkan behöver pekas ut tydligare.

Stockholms stad efterfrågar en tydlig genomförandedel kopplat till strategin för att strategin ska fylla den funktion som efterfrågas och anser att det behövs en regional analys av behovet av godsnoder och flöden i olika stråk idag och i framtiden. Skilda varu- och godsslag har olika lokaliseringsförutsättningar vad gäller terminaler, lager och transportvägar och önskvärd lokalisering ur ett regionalt perspektiv bör pekas ut.

Region Sörmland Dokumentet ger en bra bild av dagens godsstruktur men är otydligt vad nästa steg är och vilka framtidsbilder som finns förutom vetskapen att godstransporterna ökar. Det vore bra att förtydliga strategin, eller att göra en handlingsplan, där det framgår hur strategin ska användas som planeringsunderlag.

Hur kan aktörerna bidra till genomförandet av strategin?

Ett stort antal remissinstanser uttrycker en vilja och ambition att bidra till strategins genomförande. *Stockholm Nordost* framför att de är en aktiv aktör som också kan bidra genom den kommunala planeringen där kommunerna kan få in planering av gods-och leveranstrafik tidigt i planeringen. Stockholm Nordost avser att delta i landstingets fortsatta samverkan med regionala aktörer kring genomförandet av godsstrategin. *Lidingö stad* kommer, för att bidra till genomförandet av regionens

godsstrategi, att till exempel öka kunskapen om godstransporter inom samhällsplaneringen, ta in godstransport i den tidiga planeringen av stadsutvecklingen, markanvändning och infrastrukturutveckling, förbereda och anpassa infrastrukturen för framtida utveckling och möjliggöra en ökad andel elbilar, fordon och bränslen med låg miljöpåverkan, samt nya och intelligenta transportsystem. *Sigtuna kommun* är beredd att ta sitt ansvar att fortsatt planera för och bidra till att markytor säkerställs för framtida logistikutveckling i Arlanda-Rosersbergsområdet. Sigtuna kommun förordar samverkan och pilotprojekt inom ramen för utvecklingen av Airport City Stockholm för att på ett hållbart sätt effektivisera områdets transporter och godsflöden genom ny teknik och nya affärsmodeller. Sigtuna kommun är positiv till att förutsättningslöst medverka i en regional kartläggning för att identifiera potentiella kajlägen för att effektivare godstransporter via inre vattenvägar.

Bland de omkringliggande kommunerna och regionerna skriver exempelvis *Regionförbundet Sörmland att de kan* bidra till genomförandet av godsstrategin genom bred samverkan och erfarenhetsutbyte för en konkretisering av strategin främst genom vår storregionala samverkan. Inom ramen för En bättre sits-samarbete kommer en storregional godsstrategi att tas fram med ambitionen att antas under våren 2019. I det arbetet finns tillfälle att arbeta fram gemensamma prioriteringar. Även *Region Örebro* lyfter fram samarbetet En Bättre Sits samt att infrastrukturen genom Örebro har potential att avlasta redan hårt belastad infrastruktur i Stockholm från framförallt transittrafik. *Region Östergötland* anger att de kan bidra till genomförandet av godsstrategin genom bred samverkan och erfarenhetsutbyte för en konkretisering av strategin inom ramen för Mälardalsrådets En bättre sits-samarbetet. I det arbetet blir ett tillfälle att slå fast vissa gemensamma prioriteringar. *Nyköpings kommun* arbetar för att stärka Skavsta flygplats och för att öka tillgängligheten till Oxelösunds hamn och Skavsta flygplats.

De statliga myndigheterna tenderar att främst lyfta fram befintliga uppgifter, ansvarsområden och samarbeten som deras huvudsakliga bidrag för att genomföra godsstrategin. *Energimyndigheten* lyfter fram den strategiska planen för omställning till en fossilfri transportsektor (SOFT), som är ett samarbete med fem andra myndigheter för att nå ut med kunskap kring fossilfri transportsektor baserat på beprövade erfarenheter eller forskning. *Post- och telestyrelsen (PTS)* nämner deras arbete för öka kunskapen om vilka konsekvenser som digitaliseringen får på postmarknaden så att berörda parter har möjlighet att fatta välavvägda beslut om åtgärder. De kan också bidra genom att delta i olika insatser som syftar till nätverks- och kunskapsbyggande samt i samband med piloter och tester.

Transportföretagen, med ingående förbund och medlemsföretag är beredda att bidra till strategins genomförande under förutsättning att det finns lämpliga forum med tydliga uppgifter och möjlighet till reell påverkan på beslut av olika typer. *Svensk Handel* är gärna en samtalspart i detta likväl som när det gäller digitalisering och teknisk utveckling. *PostNord* deltar gärna, i rimlig omfattning, i externa aktiviteter (workshops, seminarier etc.) inom för dem relevanta områden.

KTH kan bidra till handlingsområdet "Ökad kunskap" genom kompetensförsörjning, spridning av kunskap, och bidra till bättre samarbete mellan näringsliv, offentlig verksamhet och akademi. KTH kan bidra med kunskap om intermodala transporter och järnvägstransporter.

Förvaltningens kommentarer

Förvaltningen konstaterar att flera remissinstanser ser att det finns ett behov av en konkret genomförandeplan och tydligare genomförandedel i godsstrategin. Godsstrategin kommer att revideras och den strategiska delen kommer att ha en strategisk inriktning med strategiska insatsområden. Insatser som är nödvändiga för att bidra till strategins intentioner kommer att finnas i ett särskilt genomförandekapitel.

Den strategiska inriktningen ska ges en mer rumslig dimension och ett mer rumsligt uttryck. Förvaltningen kommer att tydliggöra godsstrategins roll som ett ramverk för landstinget och regionens aktörer i arbetet med godsfrågor för det fortsatta arbetet och genomförandet av de strategiska insatsområdena. Den är också utgångspunkt för ett konkretiserat genomförande, där landstingets har en drivande roll tillsammans med regionens aktörer.

Synpunkter på nuläge, prognoser och trender

Överlag kan det konstateras att få remissinstanser har övergripande synpunkter på nuläge, prognoser. Kommentarerna har istället en hög detaljeringsgrad där exempelvis enskilda trafikobjekt eller mindre ändringar i figurer nämns. Kommentarer som handlar om specifika infrastrukturinvesteringar har exkluderats i denna sammanställning.

Flera remissinstanser efterlyser en högre detaljeringsgrad i redovisningen av nuläge och prognoser avseende bland annat vattenvägar och flygplatser. *Havs- och vattenmyndigheten* saknar en redogörelse för vattenanvändning i öppet hav inom planområdet och *SIKO* vill se att kollektivtrafik på sjön kommenteras explicit. *Länsstyrelsen Gotland* kan notera att Bromma flygplats exkluderats från kartan över gods- och logistikstruktur i figur 1 på sidan 20.

Några instanser ser ett behov av att ytterligare belysa trender. *Nordostkommunerna* och *Sigtuna kommun* föreslår att godsstrategin i beskrivningen av trender redovisar en fördjupad genomgång av framtida tekniker för att öka kunskapen och för att kunna möta och underlätta för införandet av ny teknik som stödjer ett effektivt och hållbart transportsystem. *KTH* anser ytterligare två megatrender viktiga, "Klimatpåverkan och resursbrist/effektiv energianvändning" och "Sociala och demografiska förändringar".

Ett fåtal remissinstanser kommenterar prognoserna och vill se tillägg till dessa. *Nordostkommunerna* anser det önskvärt med en prognos för effekterna för godstransporterna och vägsystemet av en utbyggd Östlig förbindelse. *Gnesta kommun* vill se en konsekvensbeskrivning av en expansion av att mer gods flyttas över till järnväg.

Förvaltningens kommentarer

Godsstrategin kommer att förtydligas genom att illustrationer för godsstruktur i regionen redovisas i en nulägesbild och en framtidsbild för 2050 där bland annat Bromma flygplats kommer att finns i nulägesbilden. Kollektivtrafik på sjön hanteras av landstingets trafiknämnd och trafikförvaltning. Analys och effekter av Östlig förbindelse kommer inte att redovisas i godsstrategin. Effekter av Östlig förbindelse har analyserats i de strukturanalyser som ligger till grund för den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS 2050.

Övriga synpunkter

- *Nordostkommunerna*: en komplettering behövs som visar årsdygnstrafik (figur 6 sid 26) för tung trafik för de större tvärförbindelserna i länet.

- *Solna Stad*: avstyrker den skissade omlastningsplatsen mellan spår och järnväg som anges i Tomteboda i Solna. En omlastningsplats alldeles intill Tomtebodaterminalen är inte förenlig ned den planerade bussdepån för innerstadsbussar och förtätningen av bostadsbebyggelse i ett mycket kollektivtrafiknära läge.

Förvaltningens kommentarer

Godsstrategin kommer att kompletteras med illustration som visar årsdygnstrafik för de större tvärförbindelserna.

Godsstrategin redovisar ett övergripande behovet av logistikområden och omlastning av gods i regionen. De redovisade områdena har inte en exakt gränsdragning i illustrationerna. Strategin kommer att förtydliga att godshanteringen har ett närhetsbehov av spår i likhet med bebyggelseutveckling och persontransporter i framförallt den centrala regionkärnan.

Inkomna remissvar

Kommuner i Stockholms län

Vaxholms stad
Sollentuna kommun
Södertälje kommun
Nykvarns kommun
Nynäshamns kommun
Järfälla kommun
Lidingö kommun
Solna stad
Salems kommun
Upplands-Bro kommun
Täby kommun
Huddinge kommun
Sundbybergs kommun
Botkyrka kommun
Stockholms stad
Stockholm Nordost
Södertörnskommunerna

Övriga kommuner

Gävle Kommun
Håbo kommun
Strängnäs kommun
Uppsala kommun
Sigtuna Kommun
Eskilstuna kommun
Nyköpings Kommun
Gnesta kommun
Linköpings Kommun
Oxelösunds Kommun

Stockholms läns landsting internt

Locum
SLL Hälso- och sjukvårdsnämnden
SLL Trafiknämnden
Skärgårdsstiftelsen

Kommunala samarbetsorgan, bolag mm.

Syvab
Biogas Öst
Storstockholms Brandförsvar
Mälardalsrådet
Norrenergi
Oxelösunds Hamn
Stokab
Armada Fastighets AB
Storsthlm (tidigare KSL)

Regionala och statliga myndigheter

Tillväxtverket
Trafikverket
Vinnova
Svenska Institutet
Livsmedelsverket
Länsstyrelsen i Gävleborgs län
Energimyndigheten
Havs och Vattenmyndigheten
Länsstyrelsen Uppsala län
Länsstyrelsen Stockholms län
Post- och telestyrelsen (PTS)
Länsstyrelsen Gotland
Länsstyrelsen Västmanland
Konjunkturinstitutet

Regioner och landsting

Region Örebro län
Landstinget Sörmland
Region Sörmland
Region Östergötland
Region Skåne
Region Västmanland

Statliga bolag

Svenska Kraftnät
Postnord AB
Akademiska Hus

Privata sektorn

Transportföretagen
Svensk Handel
Sveriges Åkeriföretag

Universitet, högskola, forskning

Södertörns Högskola
Stockholms Universitet
Kungliga Tekniska Högskolan (KTH)

Civilsamhälle

SIKO

Svarat att de avstår från att yttra sig

Karolinska Institutet
Boverket
Sveriges Lantbruksuniversitet
SKL
Handelshögskolan
Naturvårdsverket
Länsstyrelsen Södermanlands län
Polismyndigheten region Stockholm
Läkemedelsverket
Atrium Ljungberg
Kungliga Ingenjörsvetenskapsakademin (IVA)
Formas
Vetenskapsrådet

§ 76
Godsstrategi för Stockholmsregionen

TRN 2017–0055

Ärendebeskrivning

Förslaget till Godsstrategi för Stockholmsregionen är ett uppdrag från landstingsfullmäktiges budget 2017. Ett inriktningsbeslut fattades i juni 2017 av Tillväxt- och regionplanenämnden och en remiss genomfördes mellan den 21 december 2017 till den 2 mars 2018, då omkring 70 svar inkom. För Stockholmsregionen, som är Sveriges största konsumentmarknad, är en av de största framtida samhällsutmaningarna att kunna möta det ökade behovet av gods- och persontransporter. Strategin redovisar en strategisk in-riktning med tre insatsområden där det behövs regional kraftsamling och genomförande för att hantera regionens utmaningar avseende gods.

Beslutsunderlag

Förvaltningens tjänsteutlåtande, 2018-06-07
Godsstrategi för Stockholmsregionen
Bilaga 1, Kartbilaga
Remissredogörelse för Godsstrategi för Stockholmsregionen

Förslag och yrkande

Ordförandes förslag om bifall till förvaltningens förslag
S, MP och V-ledamöternas förslag till återremiss, bilaga 3

Propositionsordning

Ordförande frågar först om ärendet ska avgöras idag eller återremitteras.

Ordförande finner att nämnden beslutar att ärendet ska avgöras idag.

Ordförande frågar sedan om nämnden bifaller eller avslår förslaget och finner att nämnden beslutar bifalla förslaget.

Beslut

Tillväxt- och regionplanenämnden beslutar

att föreslå landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige att godkänna Godsstrategi för Stockholmsregionen.

att i förslaget ändra hänvisningar till den regionala klimatfärdplanen 2050 till förvaltningens förslag till regional klimatfärdplan som följd av landstingsfullmäktiges beslut den 12 juni 2018 att inte anta klimatfärdplanen.

Deltar inte
S, MP och V-ledamöterna anmäler att de inte deltar i beslutet

Reservation
S, MP och V-ledamöterna reserverar sig till förmån för sitt yrkande

Beslutsexpediering:
Landstingsstyrelsen
Akt

FÖRSLAG TILL BESLUT
2018-06-20

TRN 2017-0055

Tillväxt- och regionplanenämnden
Ärende 12

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

miljöpartiet de gröna

V

Godsstrategi för Stockholmsregionen

Det är bra och nödvändigt att ha en regional godsstrategi. Den är en förutsättning för en regionalt hållbar utveckling i en snabbt växande region. Dokumentet ska ha status som planeringsunderlag enligt Plan- och bygglagen och därmed vara vägledande för efterföljande planering. En regional godsstrategi borde vara en grundläggande förutsättning för genomförandet av RUFS 2050.

Vi ser dock flera brister med godsstrategin, även efter remissrundan.

Fortfarande anser vi att sjögods behöver få en större tyngd i detta förslag nämns det bara utan tydlig inriktning. Godsstrategin bör peka ut och prioritera sjögodsets potential och dess framtida betydelse, såväl för transporter till och från regionen som storregionalt inom Stockholm-Mälardalen.

Strategin säger inte heller något om att prioritera gods på järnväg. Trängseln på spåren kommer att öka när mindre klimatvänliga trafikslag övergår till spårburen persontrafik. Det är därför viktigt att även godstrafiken ges utrymme att utvecklas för att undvika undanträngningseffekter med ökad tung lastbilstrafik som följd. I regeringens nationella plan prioriteras järnvägsinfrastrukturen i form av robusthet och kapacitetsutveckling. Detta är viktigt då det skapar utrymme att öka såväl persontrafiken som godstrafiken utan att ställa dessa mot varandra.

Konsumtionsmålet, som är ett delmål i RUFS 2050, nämns inte. Godsets påverkan på klimatet är en viktig fråga, även ur ett konsumtionsperspektiv. Att ha med detta perspektiv i Godsstrategin är därför av största vikt för att klara den målsättning RUFS 2050 pekar ut.

Vi saknar tydlighet kring regionens syn på drivmedel, både till sjöss och lastbilar. Elektrifieringen tas upp, men det är ett problem att andra bränsleslag, tex biogas, inte nämns i strategin. Vi hade därför velat ha ett avsnitt om förnyelsebara drivmedel. Godsstrategin hade även i detta sammanhang behövt en helhetssyn på cirkulär ekonomi. Skrivningen som finns om cirkulär användning av produkter blir mest ett resonemang om att transporterna kan komma att öka eller minska. Istället borde

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

utgångspunkten vara hur cirkulär ekonomi rätt utformat kan bidra till ändrade konsumtionsmönster och cirkulära värdekedjor inom regionen som minskar behovet av transporter. Men också om hur drivmedelsval kan leda till ökad självförsörjning och klimatpositiva effekter i andra delar av den cirkulära kedjan.

Det görs vissa kopplingar till klimatfärdplanen, men vi hade gärna sett ännu tydligare skrivningar. Värt att nämna i sammanhanget är att klimatfärdplanen inte är beslutad än, utan har återremitterats i Landstingsfullmäktige för att arbetas om. Att föregå den processen vore oklokt.

Även kopplingarna till den nyligen antagna landsbygds- och skärgårdsstrategin, bör förbättras. Det finns ett behov av ännu mer effektiva sjötransporter i skärgården. Replipunkterna måste rustas upp så att de når den standard som anges i den regionala utvecklingsplanen för Stockholm (RUFS 2050). Såväl godsuppställning som bussangöring, tidspassning och parkeringsplatser är viktiga för replipunkternas grundfunktion som bytespunkter.

Överlag anser vi att strategin även efter remissrundan inte innehåller tillräckligt tydliga åtgärder och ställningstagande kring långsiktiga planeringsförutsättningar. Vi anser inte att det är en så skarp strategi som vi skulle önskat. På grund av ovanstående aspekter anser vi att strategin behöver arbetas om för att bli tydligare och få skarpare förslag på åtgärder och ställningstaganden. Remissinstanserna efterfrågade en mer användbar strategi, och detta håller vi med om behövs.

Vi föreslår Tillväxt- och regionplanenämnden besluta

att återremittera ärendet för att ta ovanstående i beaktande

Tillväxt- och regionplaneförvaltningen
STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2018-06-07

TRN 2017-0055

Handläggare:
Susanne Skärlund

Tillväxt- och regionplanenämnden

Godsstrategi för Stockholmsregionen

Ärendebeskrivning

Förslaget till Godsstrategi för Stockholmsregionen är ett uppdrag från landstingsfullmäktiges budget 2017. Ett inriktningsbeslut fattades i juni 2017 av Tillväxt- och regionplanenämnden och en remiss genomfördes mellan den 21 december 2017 till den 2 mars 2018, då omkring 70 svar inkom.

För Stockholmsregionen, som är Sveriges största konsumentmarknad, är en av de största framtida samhällsutmaningarna att kunna möta det ökade behovet av gods- och persontransporter. Strategin redovisar en strategisk inriktning med tre insatsområden där det behövs regional kraftsamling och genomförande för att hantera regionens utmaningar avseende gods.

Beslutsunderlag

Förvaltningens tjänsteutlåtande, TRN 2017-0055, 2018-06-07
Godsstrategi för Stockholmsregionen
Bilaga 1, Kartbilaga
Remissredogörelse för Godsstrategi för Stockholmsregionen

Förslag till beslut

Tillväxt- och regionplanenämnden föreslås besluta

att föreslå landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige att godkänna Godsstrategi för Stockholmsregionen.

Förvaltningens förslag och motivering

Sammanfattning
Tillväxt- och regionplaneförvaltningen har utifrån landstingsfullmäktiges uppdrag 2017 arbetat fram en Regional godsstrategi för Stockholmsregionen. Arbetet har skett genom en bred regional samverkansprocess under hösten 2017 och i en workshopserie.

Syftet med godsstrategin är att ge en strategisk vägledning för länets kommuner och andra aktörer, bidra till att hantera länets långsiktiga utmaningar avseende gods samt att hitta smarta och resurseffektiva lösningar för gods och logistik i en växande region. Den stora samhällsutmaningen är att möta behovet av ökade transporter och ökad framkomlighet i transportsystemet samtidigt som trängseln behöver minska och klimatmålet om ett fossilfritt samhälle 2045 ska uppnås. Person- och godstransporter samsas i transportsystemet, både på väg och järnväg, vilket är en stor utmaning för regionen. Detta både vad gäller utrymmet i själva transportsystemet men även som en målkonflikt om markanvändningen mellan godshantering och bebyggelseutveckling i stationsnära lägen.

Strategin är ett underlag för aktörers strategiska planering på kommunal, regional och nationell nivå. Strategin kan därmed bidra till att nå regionens långsiktiga utvecklingsmål och till genomförandet av den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS 2050.

I strategin lyfts tre strategiska insatsområden fram som är avgörande för att hantera regionens utmaningar för godset; att minska trängseln och öka framkomligheten i transportsystemet när godsflödena ökar, att hantera målkonflikter i täta stadsmiljöer samt att nå klimatmålet om ett fossilfritt transportsystem till 2045.

Godsstrategin är ett planeringsunderlag och utgör ett ramverk för det fortsatta arbetet och genomförandet av de strategiska insatsområdena. Den är också utgångspunkt för ett konkretiserat genomförande, där landstinget har en drivande roll tillsammans med regionens andra aktörer – inte minst länets kommuner.

Arbetet med godsstrategin behöver ha återkommande uppföljnings- och kontrollstationer. Ett nära samspel med regionens aktörer krävs i både genomförande, kunskapshöjning och i uppföljningsarbetet.

Bakgrund
Landstingsfullmäktige gav i budget för år 2017 Tillväxt- och regionplaneförvaltningen (TRN) i uppdrag att ta fram en godsstrategi för Stockholms län.

Stockholmsregionens befolkning växer snabbt. År 2050 väntas befolkningen ha ökat med cirka 1,2 miljoner. För Stockholmsregionen, som är Sveriges största konsumentmarknad, är en av de största samhällsutmaningarna att möta det ökade behovet av gods- och persontransporter. Det samtidigt som vi behöver minimera trängseln, öka framkomligheten i transportsystemet och nå klimatmålet om ett fossilfritt transportsystem till 2045.

Under 2017 arbetades ett förslag till godsstrategi för Stockholmsregionen. Det genomfördes en workshopserie med ett brett deltagande och förankring med aktörer i regionen, såsom kommuner, statliga organ, transportaktörer, akademin m.fl. Tillväxt- och regionplanenämnden beslutade den 7 december 2017 sända förslag till godsstrategi för Stockholmregionen på remiss under perioden 21 december 2017–2 mars 2018.

Syftet med godsstrategin är att ge en strategisk vägledning för länets kommuner och aktörer och bidrar till att nå målen och genomförandet av den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS 2050.

Överväganden
Stockholms län är den största konsumentmarknaden i landet. Ett funktionellt transportsystem med noder och länkar är nödvändigt för att godstransporterna ska kunna genomföras. Några av regionens viktigaste utmaningar är att minska trängseln och öka framkomligheten i transportsystemet när godsflödena ökar, hantera målkonflikter i täta stadsmiljöer och att nå klimatmålet om ett fossilfritt transportsystem till 2045. Strategin siktar mot att hantera dessa utmaningar.

Godsstrategin är ett planeringsunderlag och utgör ett ramverk i regionen för det fortsatta arbetet och genomförandet av de strategiska insatsområdena. Syftet med strategin är att ge strategisk vägledning för landstingets regionala utvecklingsarbete, för länets kommuner och andra aktörer, att bidra till att hantera länets långsiktiga utmaningar och att hitta smarta och resurseffektiva lösningar för gods och logistik i en växande region. Strategin är ett underlag för aktörers strategiska planering på kommunal, regional och nationell nivå. Strategin kan därmed bidra också till att nå regionens långsiktiga utvecklingsmål och till genomförandet av den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS 2050.

Gods som ska till Stockholmsregionen passerar någon form av nod för omlastning till ett annat fordon eller trafikslag. Gods som har Stockholm som slutdestination omlastas i de allra flesta fallen till vägtransport i det sista ledet i transportkedjan, den s.k. last mile. Detta medför trängsel i transportsystemet, framförallt i den centrala regionkärnan med negativa konsekvenser för både godstransporter och övrig nyttotrafik. Trängsel i transportsystemet och brist på framkomlighet är i Stockholmsregionen ett hinder för näringslivets transporter vilket påverkar företagens verksamhet och innebär negativa konsekvenser för Stockholms internationella konkurrenskraft.

Person- och godstransporter samsas i transportsystemet, både på väg och järnväg, vilket är en stor utmaning för regionen. Detta både vad gäller utrymmet i själva transportsystemet men även som en målkonflikt om markanvändningen mellan godshantering och bebyggelseutveckling i stationsnära lägen. Närheten till järnväg är viktig för omlastning av gods, men är också strategiskt viktig för bostadsbyggande.

Godsstrategin adresserar de utmaningar som finns i en region med snabb befolkningstillväxt, ekonomisk tillväxt, ökad bebyggelsetäthet och ofta potentiella målkonflikter mellan hög tillgänglighet, farligt gods i täta stadsmiljöer och många aktörer i komplexa samhällssystem. Genomförandet av strategin kan bidra till att stärka samhandling inom godsområdet och att öka kunskapen om vilka systemsamband godset behöver för att hanteras resurseffektivt i en växande region.

Arbetet med strategin har visat på en regional samsyn om de viktigaste regionala utmaningarna med de ökade godstransporterna och hur regionens aktörer tillsammans kan hantera dessa. Strategin redovisar en strategisk inriktning och de insatser där det behövs regional kraftsamling och genomförande för att hantera regionens utmaningar.

De tre strategiska insatsområdena är:

- Tillgänglig transportinfrastruktur av god kvalitet i hela regionen.
- Urbana miljöer med god och klimatsmart försörjning av varor och material.
- Stärkt förståelse för och ökad kunskap om godstransporternas systemeffekter.

Genomförande krävs inom:

- Samverkan, planering och styrning
- Infrastruktur för godstransporter i regionen
- Effektiv logistik
- Teknik och innovation
- Ökad kunskap

För en effektiv och resurseffektiv framtida godsstruktur i regionen är det avgörande med en starkare uppkoppling mot det storregionala, nationella och europeiska transportsystemet, liksom att hantera den utmaning som stadsbyggandet och förtätning har i en växande region.

Remissen har haft stor betydelse för arbetet. Sammanlagt har drygt 70 remissvar inkommit och dessa ger generelltett starkt stöd för arbetet med godsstrategin. Den generella bild som framträder av inkomna remissvar är att instanserna har en positiv grundsyn på att en godsstrategi tas fram. Det uttrycks att det finns ett behov av en strategi och förslaget uppfattas av de flesta remissinstanser fånga de utmaningar som är kopplade till infrastruktur och godstransporter i regionen. Ett flertal remissinstanser lyfter särskilt fram strategins betydelse för att bidra till regional samsyn på utmaningar, målsättningar och prioriteringar. Strategin har förtydligats utifrån inkomna remissvar och kopplingen till mål och prioriterade åtgärder i RUFS 2050 och det storregionala perspektivet i transportsystemet har tydliggjorts. Strategisk inriktning för transportsektorn och transportsystemet som anges i Landstingets Klimatfärdplan 2050 återfinns i godsstrategin. Förtydligande har även gjorts så att insatser för att hantera klimatutmaningen synliggörs i framförallt den strategiska inriktningen.

Därutöver har strategin förstärkts vad gäller den rumsliga dimensionen vilket har efterfrågats av flera remissinstanser. Rumsliga dimensioner från globalt, nationellt, storregionalt till regionalt och lokalt exemplifieras för godstransporter och transportsystemet i fråga om markanvändning och utmaningar. Även frågor om risk, säkerhet och beredskap har utvecklats i strategin, dels i utmaningar, men även i den strategiska inriktningen.

Inom ramen för arbetet med godsstrategin har förvaltningen även genomfört en förstudie om analys av målpunkter för farligt gods. Denna ligger bland annat till grund för utmaningar och den strategiska inriktningen.

Godsstrategin är ett planeringsunderlag och utgör ett ramverk i regionen för det fortsatta arbetet och genomförandet av de strategiska insatsområdena. Arbetet med godsstrategin behöver löpande följas upp och ett nära samspel med regionens aktörer krävs i både genomförande, kunskapshöjning och uppföljningsarbete.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet
Framtagande av en regional godsstrategi ligger inom förvaltningens löpande uppdrag och de personella och ekonomiska resurser som tas i anspråk hanteras inom ramen för av landstingsfullmäktige beslutad budget.

Genomförandet av Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS 2050, och därtill hörande strategiska dokument förutsätter att landstinget deltar i arbetet med de regionala prioriteringarna och aktivt följer utvecklingen i regionen.

Miljökonsekvenser av beslutet

I enlighet med landstingets miljöpolitiska program, Miljöprogram 2017-2021 har hänsyn till miljön beaktats och det bedöms att en särskild miljökonsekvensbedömning för beslutet att godkänna den regionala godsstrategin inte är relevant.

Hanna Wiik
Förvaltningschef

Susanne Skärlund
regionplanerare