



SÖDERTÄLJE KOMMUN Kommunstyrelsen	
2018 -02- 07	
Dnr	Rnr

**TJÄNSTESKRIVELSE**

Datum

2018-02-05

Samhällsbyggnadskontoret

Stadsbyggnadsnämnden  
Kommunstyrelsen

## Remiss: Förslag till godsstrategi för Stockholmsregionen

Diarienummer: SBN-2018-00048, KS

### Sammanfattning av ärendet

Förslaget till godsstrategi har beretts inom ramen för Södertörnssamarbetet enligt de ordinarie rutinerna för gemensamma remissvar inom Södertörn. Kontorets bedömning är att det gemensamma remissvaret, där kommunen varit delaktig i framtagandet, lyfter samtliga de frågor och synpunkter som Södertälje kommun kan ha på godsstrategin. Det är därför kontorets förslag att kommunen endast lämnar det Södertörns-gemensamma remissvaret som svar på remissen.

Godsstrategin är en del av den regionala utvecklingsplanen RUFSS 2050 men har arbetats fram i separata arbetsgrupper och separata samråd parallellt med huvudprojektet. I förslaget till remissvar har tyngdpunkten för vad Södertälje drivit i det gemensamma svaret varit sårbarheten med passagen av Södertälje kanal, gods-försörjningen till exportföretagen och förutsättningarna för hamnen.

### Beslutsunderlag

Södertörns-gemensamt svar på remissen, daterad 2018-02-07

### Ekonomiska konsekvenser och finansiering

Remissvaret kräver ingen finansiering och innebär inga direkta ekonomiska konsekvenser men ett antal av de åtgärder som vi förordar i remissvaret kan innebära kommunala åtaganden kopplat till infrastrukturinvesteringar, medfinansieringar eller dylikt. Dessa åtgärder ligger dock inte i närtid, utan om de blir aktuella rör det sig om minst 5-10 år framåt.

Diarienummer  
SBN-2018-00048

### **Kontorets förslag till nämnden**

Ge bifall till att kontorets förslag till remissvar ska vara kommunens svar på remissen

### **Kontorets förslag till Kommunstyrelsen**

Besluta att kontorets förslag till remissvar ska vara kommunens svar på remissen

### **Beslutet ska skickas till**

[Registrator.trf@sll.se](mailto:Registrator.trf@sll.se), märkt TRN 2017-0055 (både word- och pdf-format)

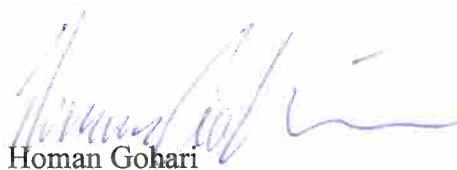
Akten

Handläggaren



Rickard Sundbom

Stadsdirektör



Homan Gohari

Samhällsbyggnadsdirektör

Handläggare:

Mats Johansson

# Södertörnskommunernas yttrande angående Förslag till godsstrategi för Stockholmsregionen

Södertörnskommunerna (Botkyrka, Haninge, Huddinge, Nykvarn, Nynäshamn, Salem, Södertälje och Tyresö) står gemensamt bakom detta remissvar. Kommunerna lämnar också vid behov egna kompletterande synpunkter.

## Övergripande synpunkter

Södertörnskommunerna välkomnar att landstinget tagit fram en godsstrategi för Stockholmsregionen. Det är positivt att godsstrategin kopplar samman mål och prioriteringar för transporter och hantering av gods med RUFSS 2050. Detta sätter in godset i ett sammanhang tillsammans med övriga samhällsutmaningar.

Beskrivningarna av utmaningar och strategiska områden för godset i Stockholmsregionen är i huvudsak mycket bra, relevanta och ger en bra utgångspunkt för fortsatt arbete.

Dock anser vi att det saknas en tydlig koppling till målbilden i RUFSS i fråga om att minska de klimatpåverkande utsläppen. Det kan göras genom att utveckla något av handlingsområdena med ett tydligt förhållningssätt för att i första hand minimera transportbehovet och i andra hand att godset, främst till och från regionen, transporteras på det mest resurseffektiva sättet under så stor del av sträckan som möjligt. Detta innebär att gods ska transporteras på sjöfart eller järnväg så nära målpunkten som möjligt, för att den sista sträckan med lastbil ska minimeras.

Trots bra inringade utmaningar anser vi att dokumentet inte når tillräckligt långt eller är tillräckligt konkret för att kunna utgöra ett planeringsunderlag i kommunal planering. För att kunna utgöra ett sådant bör godsstrategin innefatta tydligare ställningstaganden samt tydligare peka ut framtida godsstruktur på karta. Det är otydligt vad nästa steg är samt vem som ansvarar för vad.

Vi vill även understryka vikten av att i en godsstrategi lyfta fram sjöfarten. Den regionala godsstrategin bör visa hur Mälardalens hamnar knyts ihop med de europeiska hamnarna. Majoriteten av inkommande varor till Stockholmsregionen från utlandet anlöper via sjöfart. Den insikten ger förutsättningar för att bättre kunna möta kapacitetsproblem och öka framkomligheten. Genom en ökning av inlands- och närsjöfart kan infrastrukturen bli mer konkurrensneutral för de olika trafikslagen.

Södertörnskommunerna skulle gärna se att strategin tydligare lyfter frågorna kring tillförlitligheten och robustheten i godsförsörjningen vilken är avgörande för de stora företagen på Södertörn och därmed förutsättningen för framtida tillväxt.

### **Hållbar infrastruktur för godstransporterna i regionen**

Precis som strategin beskriver så består transportinfrastrukturen för gods av noder och stråk. Vi saknar dock en beskrivning av regionens viktiga stråk och noder för godstransporter i framtiden. Som godsstrategin beskriver kommer den planerade utvecklingen av Stockholmsregionen att innebära en trafikökning för samtliga trafikslag, och i synnerhet för den vägbundna godstrafiken. Detta behöver synas och adresseras i godsstrategin.

I plankartan för RUFSS 2050 är godsinfrastrukturen svår att se. Det finns därför en bra möjlighet att i godsstrategin lyfta godset i en godsspecifik karta. Kartan på s. 20 "Gods- och logistikstruktur i Stockholms län" verkar innefatta både en nulägesbeskrivning och en beskrivning av läget år 2050. Vi anser att den bör delas i två samt utvecklas och kompletteras med beskrivande text, som adresserar exempelvis vilken typ av gods som troligen kommer att hanteras vid olika terminaler, om utrymmet bedöms räcka till år 2050, var landinfrastrukturen behöver kompletteras med av hänsyn till godstransporter (både väg och järnväg), stråk för farligt gods, behov av körfält för gods på vissa sträckor, behov av ytor för samordnad masshantering osv. Detta är särskilt viktigt då det står att "Godsstrategin har status som ett planeringsunderlag". Kartan saknar dessutom Västra stambanan, där gods transporteras nattetid redan idag och där diskussioner om utökningar också förs.

I strategin anges att infrastrukturen för gods i allt väsentligt förväntas vara densamma år 2050 som idag. Södertörnskommunerna instämmer inte i detta påstående, då en rad förändringar sker i godsinfrastrukturen redan idag och som kommer att förändra godsflödena i framtiden. Det handlar exempelvis om tillkomsten av Norviks hamn, den nya farleden till Södertälje hamn samt utvecklingen av verksamhets- och handelsområdena i Stockholm syd (Almnäs/Mörby), Jordbro, Albyberg, Länna, Gladö, Kungens kurva etc. Dessa noder för godstransporter kommer att få en ökad betydelse i framtiden vilket kommer ställa ökade krav på angörande infrastruktur. Framst gäller det för godstransporter till och från Norvik och Stockholm syd vilka idag saknar kapacitetsstark och klimatsmart infrastruktur för att hantera framtida utvecklingspotential. En framtida åtgärd som kan minska andelen transporter på väg är inlandssjöfart dvs. omlastning av gods på sjöfart till fortsatt transport på pråm till centralt placerade kajlägen. Det kan också finnas potential för att förstärka spårkapaciteten till Norviks hamn, i nya sträckningar, för att minska behovet av lastbilstransporter.

Det kommer också att skapas ett ökat tryck på att flytta ut centralt placerade godsfunktioner längre ifrån Stockholm, vilket kommer att ge stora förändringar för hur godsinfrastrukturen ska utvecklas och användas. Detta gäller bland annat Slakthusområdet, samt bränsledepåerna i Berg och Loudden men även Västberga och Årsta. En utflyttning av godsfunktioner medför att dagens flaskhalsar och sårbara länkar i infrastrukturen måste förstärkas, detta gäller passagen av Södertälje kanal och

Nynäsbanan men även övriga stråk in mot Stockholm både väg och järnväg. Ytor för enklare omlastning behöver säkerställas närmare Stockholm City.

I godsstrategin hanteras främst de stora godsflödena avseende volym och vikt som sker på väg och järnväg och i viss mån sjöfart, men vi vill att även det högkvalitativa gods som sker via flyg, så väl från Arlanda som Skavsta, får en tydligare skrivning. Gods som transporteras med flyg är i många fall avgörande för näringslivets förmåga att hantera störningar och snabba leveranser, bland annat av reservdelar och dylikt. På samma sätt bör godstransporter till skärgården lyftas, även om den i volym är småskalig.

Transporterna inom Stockholms län kommer huvudsakligen att ske med lastbil. Tvärförbindelse Södertörn är därför en förutsättning för att säkerställa effektiva och hållbara godstransporter från Norviks hamn vidare till Stockholm/Mälardalen. Det är positivt att den finns med på kartan på sid 20.

Södertörnskommuner anser att digitalisering överlag bör lyftas tydligare i godsstrategin. Vi föreslår att Tvärförbindelsen byggs som elväg för godstransporter. Elvägar för gods lyfts också som en åtgärd i klimatfärdplanen och bör tas vidare i denna strategi. Därför bör lämpliga platser för elvägar för gods ritas in på en karta över strukturen 2050. Det finns troligen fler stråk (utöver Tvärförbindelse Södertörn) och noder inom regionen där godsstrategin kan vara förutseende och peka ut framtida tekniska och innovativa lösningar som bidrar till en hållbar utveckling. Det kan vara utifrån befintlig kunskap eller syfta till att bidra till handlingsområdet *ökad kunskap*.

Södertörnskommunerna vill att risk- och sårbarhetsaspekterna utvecklas i förslaget. Dagens infrastruktur är mycket sårbar för störningar och främst gäller det passagen över Södertälje kanal, där de dominerande godsflödena med lastbil på Södertörn går idag och i framtiden, som har stor betydelse för svensk exportindustri och nationella godsflöden. Det gäller också för sträckor där stora godsvolymer transporteras tex. till och från hamnarna i Norvik och Södertälje, riksväg 73, järnvägarna in mot Stockholm, men även de andra passagerna över Saltsjö-Mälarsnittet.

### **Samverkan, planering och styrning**

En komplettering till avsnittet ”samverkan, planering och styrning” är att kunskapen behöver öka avseende befintliga styrmedel och regelverk. Det finns redan idag i befintlig lagstiftning och andra möjligheter som kan användas av exempelvis kommuner för att planera och påverka godstransporter.

Vi saknar ett tydligare utpekande av ansvariga organisationer och myndigheter för olika delområden i strategin. Identifiering av problemägare och ansvariga behövs för att skapa förändring inom olika områden. Exempel på ett sådant område är hantering av byggmaterial och massor.

Södertörnskommunerna har ett starkt önskemål om att det sker en regional samordning som avser prioritering, ansvar och genomförande av godsstrategin.

Södertörnskommunerna anser att Stockholms läns landsting bör ta ansvar för att samordna och driva detta arbete. Det är en förutsättning för att konkretisera och skapa aktivitet utifrån godsstrategins mål och prioriteringar. Godsfrågan omfattar många olika aktörer och stora geografiska områden varför en regional samordning är nödvändig. Södertörnskommunerna är gärna med och bidrar i det fortsatta arbetet kring godstransporter i Stockholmsregionen.

Inom ramen för handlingsområdet *ökad kunskap* skulle också med fördel en utvärdering och uppföljning av godsstrategin kunna läggas till.

### Övrigt

Kartbilden över årsdygnstrafiken för tunga fordon innehåller faktafel och ger därför en felaktig bild av fördelningen av godsflödena norr- respektive söderifrån. Denna bild bör också kompletteras med en framtidsbild över antagen fördelning på de olika länkarna. Överlag skulle strategin tjäna på att förtydliga begrepp och tydligare definiera olika godstyper och transportslag för gods, förslagsvis genom en lista med begreppsförklaringar.

Södertörnskommunerna arbetar gemensamt med Samordnad varudistribution. Detta samarbete har bidragit till ett minskat antal godstransporter till kommunala verksamheter med 50 procent. Det har också bidragit till minskade koldioxidutsläpp med 70 procent. Godsstrategin skulle med fördel kunna lyfta fram Samordnad varudistribution och andra goda exempel på hållbara godslösningar, samarbeten eller liknande som kan användas av fler aktörer.

#### **För Södertörnskommunerna:**

Ebba Östlin

Ordförande i kommunstyrelsen i Botkyrka

Meeri Wasberg

Ordförande i kommunstyrelsen i Haninge

Daniel Dronjak

Ordförande i kommunstyrelsen i Huddinge

Bob Wällberg

Ordförande i kommunstyrelsen i Nykvarn

Patrik Isestad

Ordförande i kommunstyrelsen i Nynäshamn

Lennart Kalderén

Ordförande i kommunstyrelsen i Salem

Boel Godner

Ordförande i kommunstyrelsen i Södertälje

Fredrik Saweståhl

Ordförande i kommunstyrelsen i Tyresö



Stockholm, december 2017

## Vi behöver era inspel om förslaget till godsstrategi för Stockholmsregionen

Stockholms län är Sveriges största konsumtionsmarknad. Individens och företags val och mönster förändras i snabb takt, vilket påtagligt har förändrat godshanteringens förutsättningar. Stockholmsregionen växer och därmed ökar även godstransporterna. Det är en stor samhällsutmaning att möta det ökade behovet av transporter samtidigt som det gäller att minimera trängseln, öka framkomligheten i transportsystemet och nå klimatmålet om ett fossilfritt transportsystem till 2050.

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. Till dess behöver vi era inspel för att kvalitetssäkra förslagets innehåll, samt för att diskutera hur vi behöver arbeta för att uppnå regionens mål. I utskicket ingår, förutom förslaget, även en förteckning över de aktörer som får remissen.

Den regionala godsstrategin för Stockholms län är vägledande för regionens aktörer i regionen. Godsstrategin ska bidra till att nå målen i den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUF5 2050.

*Frågor vi gärna vill ha era svar på:*

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

### Remissvar

Välkommen att skicka in synpunkter på förslaget. Synpunkterna skickas elektroniskt till [registrator.trf@sll.se](mailto:registrator.trf@sll.se) både i word- och pdf-format. Ange diarienummer TRN 2017-0055. Synpunkterna ska vara Stockholms läns landsting tillhanda senast den 2 mars 2018. Remissvaren kommer att sammanställas i en samrådsredogörelse.

Mer information finns på [www.rufs.se](http://www.rufs.se). Där hittar du även kontaktuppgifter till de som arbetat med att ta fram förslaget.

Med vänliga hälsningar

*Hanna Wiik*  
Förvaltningschef  
Tillväxt- och regionplaneförvaltningen  
Stockholms läns landsting

## Förslag till godsstrategi för Stockholmsregionen

Sändlista, remissinstanser 21 december 2017–2 mars 2018

AB Botkyrkabyggen  
AB Ekeröbostäder  
AB Familjebostäder  
AB Nykvarnsbostäder  
AB Nynäshamnsbostäder  
AB Sigtunahem  
AB Stockholms hem  
AB Svenska Bostäder  
AB Telgebostäder  
AB Upplands-Brohus  
AB Väsbyhem  
AISAB  
Akademiska hus AB Region  
Stockholm  
Akelius fastigheter AB  
Almi företagspartner Stockholm  
Sörmland AB  
Alternativ stad / Jordens vänner  
Stockholm  
AP Fastigheter AB  
Apoteket AB  
Armada Fastighets AB  
Astra Zeneca AB  
Atrium Ljungberg AB  
Attendo Care AB  
Axfood AB  
Biogas Öst  
Botkyrka kommun  
Boverket  
Brandkåren Attunda  
Bravida Sverige AB  
Business Sweden  
ByggVesta  
Centerpartiet i Stockholms län  
Circle K Sverige AB  
Closer  
Companion Stockholmsregionen  
Coop Sverige AB  
Cykelfrämjandet  
Danderyds kommun  
Danderyds sjukhus AB  
E.ON Sverige AB  
Ekerö kommun  
Ellevio AB  
Energiföretagen Sverige,  
Swedenergy AB  
Energimyndigheten  
Enköpings kommun  
Ericsson AB  
Eskilstuna kommun

Fabege AB  
Fastighets AB Förvaltaren  
Fastighetsägarna Stockholm  
Feministiskt Initiativ, Storstockholm  
Flens kommun  
Flextronics International Sweden AB  
Formas  
Fortum Sverige AB  
Föreningen Skärgårdshandlarna  
Företagarna Stockholms län  
Försvarsmakten  
Förvaltningen för utbyggd tunnelbana  
Gnesta kommun  
Godstransportrådet Östra  
Mellansverige  
Greenpeace Sverige  
Gröna Bilister  
Gävle hamn AB  
Gävle kommun  
Hallsbergs kommun  
Handelshögskolan i Stockholm  
Handelskammaren Mälardalen  
Haninge Bostäder AB  
Haninge kommun  
Havs- och vattenmyndigheten  
Hela Sverige ska leva  
Helsingfors stad  
HSB Stockholm  
HSO Stockholms län  
Huddinge kommun  
Hufvudstaden AB  
Huge Fastigheter AB  
HUI Research  
Hushållningssällskapet i Stockholms,  
Uppsala och Södermanlands län  
Hyresgästföreningen Region  
Stockholm  
Håbo kommun  
Hälso- och sjukvårdsnämnden  
ICA AB  
Institutet för framtidsstudier  
Institutet för näringslivsforskning  
ISS Facility Services AB  
Jernhusen AB  
JM AB  
Jordbruksverket  
Järfälla kommun  
Järfällahus AB  
Karolinska Institutet  
Karolinska universitetssjukhuset

KF Fastigheter AB  
Kista Science City / Electrum  
Foundation  
KK-stiftelsen  
Klöver AB  
Knivsta kommun  
Kommerskollegium  
Konjunkturinstitutet  
Konkurrensverket  
Konstfack  
Konsumentföreningen i Stockholm  
Konsumentverket  
Kooperativa förbundet  
Kristdemokraterna, Stockholms län  
Kulturnämnden  
Kungliga Ingenjörsvetenskapsakade-  
mien (IVA)  
Kungliga Tekniska högskolan (KTH)  
Kungsleden AB  
Landsbygdsnätverket  
Landstinget Sörmland  
Landstingsrevisorerna  
Landstingsstyrelsen  
Lantbrukarnas riksförbund,  
Regionförbundet i Mälardalen  
Liberalerna Stockholms län  
Lidingö stad  
Lidingöhem AB  
Linköpings kommun  
Linköpings Universitet  
Livsmedelsverket  
LOCUM AB  
Luftfartsverket  
Läkemedelsverket  
Länsstyrelsen i Gotlands län  
Länsstyrelsen i Gävleborgs län  
Länsstyrelsen i Stockholms län  
Länsstyrelsen i Södermanlands län  
Länsstyrelsen i Uppsala län  
Länsstyrelsen i Västmanlands län  
Medicariet  
Mekonomen Norden AB  
Mellansvenska Handelskammaren  
Micasa Fastigheter i Stockholm AB  
Michelin Nordic AB  
Miljöpartiet de Gröna, Stockholms-  
regionen  
Moderaterna i Stockholms stad och  
län  
Motorbranschens Riksförbund (MRF)



Myndigheten för samhällsskydd  
och beredskap  
Mälardalsrådet  
Mälarhamnar AB  
Nacka Energi AB  
Nacka kommun  
Naturskyddsföreningen i  
Stockholms län  
Naturvårdsverket  
Norrenergi AB  
Norrköpings kommun  
Norrälje Energi AB  
Norrälje kommun  
Norrvaten AB  
Nykvarns kommun  
Nyköpings kommun  
Nynäshamn Energi AB  
Nynäshamns kommun  
Näringslivets forskningsinstitut  
(RATIO)  
Näringslivets Transportråd  
OKQ8  
Peab Sverige AB  
Pfizer AB  
Polisregion Stockholm  
Post- och telestyrelsen AB  
Postnord  
Praktikertjänst AB  
Ragn-Sells AB  
Region Gotland  
Region Gävleborg  
Region Skåne  
Region Uppsala  
Region Västmanland  
Region Örebro län  
Region Östergötland  
Regionförbundet Sörmland  
Riksbyggen  
Roslagsbostäder AB  
Salems kommun  
Samhall AB  
Sandvik AB  
Scandic Hotels AB  
Scania Sverige AB  
Securitas Sverige AB  
SGA Fastigheter AB  
Sigtuna kommun  
SJ AB  
Sjöfartsverket  
Skandia Fastigheter AB  
Skanska Sverige AB  
Skolfastigheter i Stockholm AB  
Skärgårdens Intresseföreningars  
Kontaktorganisation (SIKO)  
Skärgårdens trafikantförening  
Skärgårdsstiftelsen

Skönhetsrådet  
SLL Hållbarhet  
Småa AB  
Socialdemokraterna i Stockholms län  
Sodexho AB  
Sollentuna Energi AB  
Sollentuna kommun  
Solna stad  
SOS Alarm Sverige AB  
SRV återvinning AB  
Stendörren Fastigheter AB  
Stockholm Arlanda Airport  
Stockholm Business Region AB  
Stockholm Entreprenad och  
Bemanning AB  
Stockholm Environment Institute  
(SEI)  
Stockholm Nordost  
Stockholm Parkerings AB  
Stockholm Resilience Centre  
Stockholm Science City  
Stockholm Vatten och Avfall  
Stockholms Hamnar AB  
Stockholms handelskammare  
Stockholms stad  
Stockholms Stadshus AB  
Stockholms Universitet  
Stockholm-Uppsala Life Science  
STOKAB  
StorSthlm  
Storstockholms Brandförsvär  
Strukton Rail AB  
Strängnäs kommun  
Styrelsen för Stockholms läns sjuk-  
vårdsområde (SLSO)  
Sundbybergs stad  
SVEAB  
Swebus AB  
Swedavia AB  
Svensk Handel  
Svenska ESF-rådet  
Svenska Institutet (SI)  
Svenska Kraftnät  
Svenska Petroleum och Biodriv-  
medelinstitutet (SPBI Service AB)  
Svenska Stadsnätetsföreningen (SSNF)  
Svenska Turistföreningen  
Svenska Uppfinnareföreningen  
Svenskt Näringsliv, Regionkontor  
Stockholm  
Sverigedemokraterna, Stockholms län  
Sveriges bergmaterialindustri (SBMI)  
Sveriges bussföretag  
Sveriges hotell- och restaurang-  
företagare (SHR)  
Sveriges Kommuner och Landsting

Sveriges Lantbruksuniversitet (SLU)  
Sveriges Åkeriföretag  
SYVAB  
SöderEnergi AB  
Södersjukhuset AB  
Södertälje hamn  
Södertälje kommun  
Södertörns brandförsvärsförbund  
Södertörns Energi AB  
Södertörns Fjärrvärme AB  
Södertörns Högskola  
Södertörnskommunerna /  
Huddinge kommun  
SÖRAB  
Telge AB  
Telge Energi AB  
The Stockholm School of  
Entrepreneurship (SSES)  
Tillväxtanalys  
Tillväxtverket  
Tiohundra AB  
Totalförsvarets forskningsinstitut  
(FOI)  
Trafikanalys  
Trafikförvaltningen  
Trafikförvaltningen  
Trafiknämnden  
Trafikverket  
Trafikverket, Region Stockholm  
Transdev Sverige AB  
Transportföretagen  
Transportstyrelsen  
Tyresö Bostäder AB (TYBO)  
Tyresö kommun  
Täby kommun  
Upplands Väsby kommun  
Upplands-Bro kommun  
Uppsala kommun  
Uppsala Universitet  
Vallentuna kommun  
Vasakronan AB, Region Stockholm  
Vattenfall AB  
Vaxholms stad  
Veolia  
Vetenskapsrådet  
Vinnova  
Visit Stockholm AB  
Vänsterpartiet Storstockholm  
Världsnaturfonden Sverige  
Värmdö kommun  
Västerås stad  
Västra Götalandsregionen  
Örebro kommun  
Österåkers kommun  
Östsvenska handelskammaren

**FÖRSLAG TILL**  
**GODSSTRATEGI**  
för Stockholmsregionen

# Innehåll

<b>Förord</b> .....	5
<b>Inledning</b> .....	6
Bakgrund och syfte .....	6
RUF5 2050 .....	7
<b>Vision: Europas mest attraktiva storstadsregion</b> .....	8
<b>Utmaningar, behov och brister</b> .....	10
Kapacitet och framkomlighet .....	10
Urbanisering och förtätning .....	11
Systemeffekter och styrning för hållbar utveckling .....	12
<b>Strategisk inriktning</b> .....	13
Strategiska områden .....	14
Handlingsområden för genomförande .....	15
<b>Nuläge, prognoser och trender</b> .....	18
Utgångspunkter och förutsättningar .....	18
Omvärldstrender – Megatrender .....	23
Godstransporter i Stockholms län – nuläge .....	24
Godstransporter i Stockholms län 2050 .....	27
<b>Källförteckning</b> .....	30

# Förord

Tillväxt- och regionplaneförvaltningen har på uppdrag av landstingsfullmäktige i budget för 2017 initierat arbetet med att ta fram en regional godsstrategi med fokus på samlastning och ny teknik. Strategin ska omfatta hela Stockholms län.

Stockholms län är Sveriges största konsumtionsmarknad. Individens och företags val och mönster förändras i snabb takt, vilket påtagligt har förändrat godshanteringens förutsättningar. Stockholmsregionen växer och därmed ökar även godstransporterna. Det är en stor samhällsutmaning att möta det ökade behovet av transporter samtidigt som det gäller att minimera trängseln, öka framkomligheten i transportsystemet och nå klimatmålet om ett fossilfritt transportsystem till 2050. Nyttotrafiken utgör en stor andel av trafikarbetet i Stockholms län och är en förutsättning för en ekonomiskt framgångsrik region.

Arbetet med att ta fram den regionala godsstrategin för Stockholmsregionen leds av Tillväxt- och regionplaneförvaltningen. Processen med att ta fram ett förslag till godsstrategi har skett genom ett brett och aktivt deltagande från länets aktörer; kommuner, länsstyrelsen, trafikverket, hamnbolag, transportaktörer, akademi m.fl.

Den regionala godsstrategin för Stockholms län är vägledande för aktörer i regionen. Godsstrategin ska bidra till att nå målen i den regionala utvecklingsplanen i Stockholmsregionen, RUF 2050.

Godsstrategin har status som ett planeringsunderlag enligt plan- och bygglagen 7 kap 5 §. Det innebär att landstinget hänvisar till underlaget inom ramen för sitt regionplaneuppdrag och att kommuner och statliga myndigheter ska använda sig av underlaget i sin planering.

Godsstrategin ska efter remiss och justering beslutas i Tillväxt- och regionplanenämnden och antas under 2018. Godsstrategin är utgångspunkt för ett konkretiserat genomförande, där landstingets har en drivande roll tillsammans med regionens aktörer.

*Hanna Wijk*  
Förvaltningschef  
Tillväxt- och regionplaneförvaltningen  
Stockholms läns landsting

# Inledning

## Bakgrund och syfte

Stockholmsregionen är landets största konsumtionsmarknad. Den ekonomiska tillväxten och befolkningstillväxten i regionen har lett till att antalet varutransporter har ökat kraftigt de senaste åren. Ökning väntas ske av både konsumtionsvaror och transporter i samband med bland annat ett ökat byggande och infrastrukturprojekt. Nyttotrafiken utgör en stor andel av trafikarbetet i Stockholms län och är en förutsättning för en ekonomiskt framgångsrik region, samtidigt som den utgör en växande transportutmaning och klimatutmaning.

För regionen är det en stor utmaning att hitta lösningar som är klimatsmarta, resurseffektiva, resilienta, kapacitetsstarka och som främjar godsets och övrig nyttotrafiks framkomlighet. Det är nödvändigt med en effektiv godshantering och varuförsörjning för att uppnå målen om ett effektivt, hållbart nyttjande av transportsystemet samt utveckling av den nationella och internationella konkurrenskraften.

Strategin hanterar de regionala utmaningar som finns i en region med snabb befolkningstillväxt, ekonomisk tillväxt, ökad bebyggelseäthet och ofta potentiella målkonflikter mellan hög tillgänglighet, farligt gods i täta stadsmiljöer och många aktörer i komplexa samhällssystem.

Landstinget har i rollen som regionplaneorgan tagit initiativ till framtagandet av en regional godsstrategi för Stockholms län. Godsstrategin har status som ett planeringsunderlag enligt plan- och bygglagen 7 kap 5 §. Det innebär att landstinget hänvisar till underlaget inom ramen för sitt regionplaneuppdrag och att kommunerna och statliga myndigheter ska använda sig av underlaget som vägledning i sin planering. Godsstrategin är vägledande för länets kommuner och aktörer och bidrar till genomförandet av RUFSS 2050.

Godsstrategin syftar till att nå en regional samsyn om de viktigaste regionala utmaningarna med de ökade godstransporterna och hur regionens aktörer tillsammans ska hantera dessa. Strategin redovisar strategiska områden och insatsområden där det behövs regional kraftsamling för genomförande.



## RUFS 2050

En utgångspunkt för den regionala godsstrategin är Stockholmsregionens framtidsutmaningar, som beskrivs i den kommande regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS 2050.

Fyra av Stockholmsregionens utmaningar i RUFS 2050 har starkast anknytning till godstransporter och transportsystemet.

- Att möjliggöra befolkningstillväxt och samtidigt förbättra regionens miljö och invånarnas hälsa.
- Att åtgärda kapacitetsbrister samtidigt som behoven fortsätter att växa.
- Att vara en internationellt ledande storstadsregion i en växande global konkurrens.
- Att minska klimatpåverkan och samtidigt möjliggöra ökad tillgänglighet och ekonomisk tillväxt.

Godstransporterna är nödvändiga för att försörja länets invånare med livsmedel, jordbruksprodukter och kläder, men även för att transportera avfall, bränslen och för att kunna bygga nya bostäder och ny infrastruktur. När befolkningen ökar behöver också mer gods transporteras. Trängsel i transportsystemet och brist på framkomlighet är i Stockholmsregionen ett hinder för näringslivets transporter vilket påverkar företagets verksamhet. Detta kan innebära negativa konsekvenser för Stockholms internationella konkurrenskraft. Trängseln behöver minimeras och framkomligheten öka för såväl kollektivtrafik som för godstransporter. Stockholmsregionen har ett näringsliv som har ett stort behov av effektiva och säkra transporter. Transportsystemets störningskänslighet kostar, vissa arbeten kan inte utföras. De direkta klimatpåverkande utsläppen ifrån framförallt transportsektorn måste minska väsentligt för att nå klimatmålet om ett fossilfritt transportsystem 2050.

Den regionala utvecklingsplanens funktion är att peka ut den strategiska riktningen för regionens utveckling så att vi strävar mot samma långsiktiga mål. Planens vision är att Stockholmsregionen ska vara Europas mest attraktiva storstadsregion. För att visa riktningen för regionens arbete fram till 2050 finns fyra långsiktiga mål:

- En tillgänglig region med god livsmiljö.
- En öppen, jämställd, jämlik och inkluderande region.
- En ledande tillväxt- och kunskapsregion.
- En resurseffektiv och resiliert region utan klimatpåverkande utsläpp.

Till varje långsiktigt mål finns delmål till 2030 och för att vägleda arbetet på kort sikt finns åtta regionala prioriteringar. De regionala prioriteringarna pekar på de viktigaste frågorna som Stockholmsregionens aktörer gemensamt behöver kraftsamla kring.

Den regionala godsstrategin för Stockholms län ska bidra till att genomföra RUFS 2050. I figuren på nästa sida tydliggörs de kopplingar som finns till de regionala prioriteringarna i RUFS 2050; Att öka bostadsbyggandet och skapa attraktiva livsmiljöer, Att styra mot ett transporteffektivt samhälle, Att stärka den internationella ställningen genom fler etableringar, besök och ökad internationell handel samt Att öka de eldrivna person- och varutransporterna.

# Vision: Europas mest attraktiva storstadsregion

## MÅL

**En tillgänglig region med god livsmiljö**

### DELMÅL

1. Minst 22 000 bostäder per år behöver tillkomma.
2. Kollektivtrafikens restid mellan regionala stadskärnor, och till Arlanda flygplats, ska vara konkurrenskraftig med bilens restid.
3. Andelen av länets invånare som upplever besvär av trafikbuller och dålig luftkvalitet ska inte öka.
4. Minst 95 procent av ny bebyggelse bör tillkomma i de områden som utpekats som regionalt prioriterade bebyggelselägen.

### REGIONALA PRIORITERINGAR

- öka bostadsbyggandet och skapa attraktiva livsmiljöer
- styra mot ett transporteffektivt samhälle.



Tillgänglig transportinfrastruktur av god kvalitet i hela regionen

Stärkt förståelse för gods-transporternas systemeffekter

Urbana miljöer med god och klimatsmart försörjning av varor och material

## MÅL

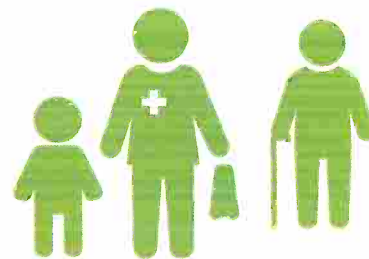
**En öppen, jämställd, jämlik och inkluderande region**

### DELMÅL

1. Skillnaderna i förväntad medellivslängd mellan olika socioekonomiska grupper och kommuner i länet ska minska och medellivslängden ska öka för samtliga.
2. Förvärvsfrekvensen hos befolkningen mellan 20–64 år ska vara väl över 80 procent för både kvinnor och män och gapet mellan inrikes- och utrikesfödda ska minska.
3. Andelen gymnasieelever med en gymnasieexamen inom tre år ska överstiga 80 procent och skillnaderna mellan elever i länets olika kommuner ska minska.
4. Andelen som känner tillit till sina grannar ska öka samt otrygghetens påverkan på livskvaliteten och invånares utsatthet för våldsbrott ska minska.

### REGIONALA PRIORITERINGAR

- ta till vara kompetensen och underlätta matchningen på arbetsmarknaden
- stärka förutsättningarna för alla barn och unga att gå vidare till studier och arbete.



## MÅL

### En ledande tillväxt- och kunskapsregion

#### DELMÅL

1. Andelen sysselsatta med högre utbildning, respektive sysselsatta inom kunskapsintensiva yrken ska vara minst 55 procent för både kvinnor och män.
2. Antalet nystartade företag ska öka till 18 per 1 000 invånare.
3. Privata och offentliga investeringar i forskning och utveckling (FoU) ska uppgå till minst 4,5 procent av bruttoregionalprodukten.
4. Samtliga invånare, företagare och offentlig sektor ska ha tillgång till fast och mobil bredbandsuppkoppling med höga överföringshastigheter.

#### REGIONALA PRIORITERINGAR

- stärka strategiska forskningsstråk och innovationsmiljöer
- stärka den internationella ställningen genom fler etableringar, besök och ökad internationell handel.



## MÅL

### En resurseffektiv och resiliert region utan klimatpåverkande utsläpp

#### DELMÅL

1. De direkta utsläppen av växthusgaser ska vara mindre än 1,5 ton per invånare.
2. Den totala energianvändningen i Stockholmsregionen ska uppgå till högst 40 TWh.
3. Andelen förnybar energi ska vara minst 75 procent.
4. Utsläppen av växthusgaser ur ett konsumtionsperspektiv ska halveras.
5. Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna ska öka med 5 procentenheter jämfört med idag.
6. Minst 70 procent av alla resor inom länet ska ske med gång, cykel och kollektivtrafik.
7. Cykelandelen av alla resor i länet ska vara 20 procent i enlighet med målsättningen i den regionala cykelplanen.
8. Hushållsavfallet ska ha minskat till högst 360 kilo per person och år och minst 65 procent, inklusive matavfallet, ska materialåtervinnas.

#### REGIONALA PRIORITERINGAR

- öka de eldrivna person- och varutransporterna
- utveckla klimat- och resurseffektiva attraktiva regionala stadskärnor.



Tillgänglig transportinfrastruktur av god kvalitet i hela regionen

Stärkt förståelse för gods-transporternas systemeffekter

Urbana miljöer med god och klimatsmart försörjning av varor och material



# Utmaningar, behov och brister

Nuläget för godstransporter i regionen, tillsammans med den utveckling vi ser idag och förväntar oss framöver, ger oss en bild av framtiden. En jämförelse mellan denna bild och regionens långsiktiga mål resulterar i ett antal skillnader eller utmaningar. Dessa utmaningar och behov är områden som är kopplade till godstransporterna, där skillnaden mellan väntad och önskad utveckling kommer att kräva insatser för att målen ska nås.

Flera utmaningar är kopplade till en fortsatt stark befolkningstillväxt och förmågan att hantera och att möta samhällets behov av transport- och logistiktjänster samtidigt som negativa effekter minimeras. Andra utmaningar adresserar behovet av en tydlig inriktning på hållbarhet, samt hur teknikutvecklingens och digitaliseringens påverkan på transporterna ska hanteras så att de kan bidra till att de gemensamma målen nås. En utveckling mot effektivare transporter och nya affärsmodeller och delningsekonomi kan exempelvis även resultera i ökade transporter, vilket kan motverka de långsiktiga målen.

De identifierade utmaningarna har kategoriserats i tre områden, som delvis överlappar varandra: kapacitet och framkomlighet, urbanisering och förtätning, samt systemeffekter och styrning för hållbar utveckling.

## Kapacitet och framkomlighet

Transporter av både människor och gods förväntas fortsätta öka i regionen. Det innebär att redan befintliga kapacitetsproblem i infrastrukturen kan förvärras, samtidigt som fler konfliktpunkter riskerar att uppstå. Det gäller för samtliga trafikslags infrastruktur samt omlastningsterminaler och lagerverksamheter. Även om överflyttning av godstransporter till sjö och järnväg kan realiseras, ökar belastningen på väg- och järnvägssystemen.

Utmaningarna med att hantera redan befintliga kapacitetsproblem i en växande region handlar om att involvera godstransporterna i planeringen utifrån ett klimatsmart och transporteffektivt förhållningssätt som tar hänsyn till systemeffekter. Utmaningarna består framför allt i att hantera prioriteringar och att ge den framkomlighet som gods- och persontransporterna kräver.

### Identifierade utmaningar

- Att hantera kapacitets- och framkomlighetsproblemen i en växande region, utmaningen bedöms bli särskilt stor i väginfrastrukturen.
- Att identifiera och hantera de konfliktpunkter som bidrar till kapacitetsbrist i systemet.
- Att reglera och prioritera mellan person- och godstransporter.
- Att reservera markytor för både dagens och framtida behov, för logistikfunktioner och för att säkerställa framkomlighet för godsflöden.

## Urbanisering och förtätning

Med en ökad befolkning i städerna och tätare städer uppstår utmaningar för regionen i fråga om stadsutveckling, god urban miljö och att säkerställa framkomlighet (en del av de utmaningar som identifierats under området Kapacitet och framkomlighet gäller även här).

### Identifierade utmaningar

- Att skapa ett transportsystem som är robust och redundant med avseende på både lokal, regional och nationell sårbarhet.
- Att hantera miljö- och säkerhetsfrågor som är kopplade till godstransporter i en framtida förtätad stad, exempelvis bullerproblematik, luftkvalitet och transporter av farligt gods.
- Omfattande och ökande bygg- och anläggningstransporter utgör temporära transportsystem som belastar transportsystemet och behöver beaktas för att minimera negativa konsekvenser.
- Trenden med ökade hemleveranser samt små sändningar och många returer till följd av e-handeln riskerar att ge ökad distributionstrafik i urbana miljöer och i bostadsområden.
- Brist på chaufförer, trängsel och köer, i kombination med strikta tidsfönster och krav på korta leveranstider för varuleveranser, gör att distributörerna måste använda fler fordon, vilket i sin tur bidrar till att trängseln ökar ännu mer.
- Att ta ett helhetsgrepp om transportererna, exempelvis genom att beakta hela transportkedjan inklusive last mile, dvs. det sista ledet i distributionskedjan.
- Behov av regional samsyn om var stråk för farligt gods finns idag och var det finns behov av att säkerställa stråk i framtiden.
- Det ökade fokuset på och behovet av bostadsbyggande ställer krav på en strategisk och långsiktig syn på stråk och målpunkter för farligt gods.



## Systemeffekter och styrning för hållbar utveckling

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 och skapar godstransporter. Transporternas ursprungliga syfte – att ge tillgång till varor och tjänster – medför även externa effekter på miljö och människor. Att styra utvecklingen åt ett önskvärt håll kräver därför en förståelse för systemeffekter, hur olika delar av samhället och miljön hänger samman och påverkar varandra.

### Identifierade utmaningar

- Att styra med avseende på samtliga aspekter av hållbarhet: – ekonomisk, miljömässig och social hållbarhet.
- Att skapa en tydlig politisk inriktning för styrmedel, med morötter och lagstiftning, bland annat för att aktörerna tryggt ska kunna investera hållbart. En del av dessa verktyg ligger på nationell nivå eller EU-nivå.
- Att skapa incitament och förstärka styrmedel för överflyttning av godstransporter till sjö eller järnväg och beräkna de framtida kostnaderna vid uteblivna åtgärder.
- Aktörerna måste ha information och kunskap om alternativ till vägtransporter för att kunna göra aktiva val. Även konsumenterna har svårt att se och påverka de transporter som deras val genererar.
- Beteendeförändringar tar tid, samtidigt som dagens digitala medier ibland skapar mycket snabba omställningar. Det blir en utmaning att hantera dessa förändringar, både snabba och mer trögörsliga, samtidigt som transportsystemet ska fungera under omställningstiden.
- Vid analyser och beslut måste vi se systemet av system och att en åtgärd kanske ger oönskade följd effekter.
- Teknikutvecklingen kan få oönskade effekter, exempelvis ökade utsläpp som en följd av effektivare och billigare transporter, vilket gör att utvecklingen kanske måste kombineras med nya regelverk.
- Cirkulär ekonomi kan minska samhällets miljöpåverkan men kommer fortfarande att generera transporter.
- Transportsystemet ska skapa och upprätthålla möjligheten för människor att bo på olika platser. Därför måste både stadens, landsbygdens och skärgårdens behov av godstransporter tillgodoses.

## Strategisk inriktning

Visionen för Stockholmsregionen, så som den uttrycks i förslag till RUFSS 2050, är att regionen ska vara Europas mest attraktiva storstadsregion. En attraktiv region erbjuder ett transportsystem för gods som är hållbart, tillgängligt och resurseffektivt. De strategiska områdena innehåller ett antal tillstånd som strategin ska leda fram till för att bidra till mål och vision i RUFSS. Områdena förutsätter en bred samverkan mellan olika aktörer.

Godsstrategin för Stockholmsregionen fokuserar på tre strategiska områden med tillhörande handlingsområden. De tre områdena hänger ihop, förstärker varandra och ska bidra till hantering av regionens långsiktiga utmaningar. De ska bidra till uppfyllelse av målen i RUFSS 2050. De strategiska områdena är:

1. Tillgänglig transportinfrastruktur av god kvalitet i hela regionen.
2. Urbana miljöer med god och klimatsmart försörjning av varor och material.
3. Stärkt förståelse för godstransporternas systemeffekter.

Ett antal handlingsområden som är kopplade till visionen i RUFSS 2050 och de strategiska områdena definierar vilka områden som insatserna bör fokuseras på. De ger förutsägbarhet, visar vilka områden regionen anser är viktiga och pekar mot den inriktning som kan förväntas. I figuren illustreras på vilket sätt gods är en avgörande fråga för att uppnå regionens långsiktiga mål, samt sambanden mellan visionen i RUFSS 2050, de strategiska områdena och handlingsområdena.



## Strategiska områden

Regionens aktörer behöver samverka kring nedanstående strategiska områden och handlingsområden för att klara den stora samhällsutmaningen att möta behovet av transporter och samtidigt minska trängsel och öka framkomligheten i transportsystemet och för att nå klimatmålet om ett fossilfritt transportsystem 2050.

De strategiska områdena har tagits fram genom att aktörer i regionen gemensamt definierat de största utmaningarna de ser i arbetet med att uppnå regionens vision och mål, i perspektivet nuläge och förväntad utveckling för regionens godstransporter.

### **1. Tillgänglig transportinfrastruktur av god kvalitet i hela regionen**

Tillgänglig transportinfrastruktur innebär att det finns en infrastruktur som erbjuder tillräcklig kapacitet i noder och länkar, men också att det finns en genomtänkt terminalstruktur för att kunna förse regionens näringsliv, medborgare och besökare med varor och service. Utan stora avbrott och utan att bidra negativt till samhället med större externa effekter än nödvändigt. En tillgänglig transportinfrastruktur är också en förutsättning för det regionala näringslivets nationella och internationella konkurrenskraft.

Med tanke på de regionala utmaningarna måste framkomligheten för gods- och persontransporter beaktas och hanteras. Åtgärder för exempelvis persontransporter kan få stora konsekvenser för godsets framkomlighet om det inte tas med i planeringen. Det innebär att en utveckling mot effektivare transporter och logistik måste stödjas. Med kapacitet avses utrymme, i rum och tid, på vägar och järnvägar samt terminaler, hamnar, flygplatser och andra omlastningsplatser, men även ytor på strategiskt viktiga platser för utveckling av logistikverksamheter.

### **2. Urbana miljöer med god och klimatsmart försörjning av varor och material**

De urbana miljöerna har en viktig roll som motor i regionens utveckling men de är också hem, besöksmål och arbetsplats för en stor andel av människorna i regionen. I dessa områden blir målkonflikterna tydliga. När städerna växer och förtätas genereras inte bara varutransporter, utan även en växande mängd bygg- och anläggningstransporter. Byggmaterial och massor ska forslas till och från byggen, ofta genom centrala områden där det är ont om utrymme och utan att människors vardag och näringslivets verksamheter påverkas för mycket. Urbana miljöer med en god och klimatsmart försörjning av varor och material har effektiva system för godstransporter av alla slag.

### **3. Stärkt förståelse för godstransporternas systemeffekter**

Godstransportsystemet är en del av samhället och är kopplat till andra verksamheter och aktiviteter. Det innebär att en åtgärd eller förändring inom ett område får konsekvenser även inom andra områden, vare sig det gäller lokaliseringsfrågor, ny infrastruktur eller regelförändringar. Därför bör beslutsfattare i näringslivet och i offentlig verksamhet ha god kännedom om och en förståelse för de systemeffekter som kan uppstå i dessa sammankopplade system. Det bör finnas en god dialog och ett utbyte av kunskaper och erfarenheter mellan de olika aktörerna i näringslivet, de offentliga verksamheterna och akademien för att samhället och transportsystemet ska kunna utvecklas i önskad riktning, med ett särskilt fokus på ekonomisk-, ekologisk- och social hållbarhet.

## Handlingsområden för genomförande

För att arbeta i riktning mot de strategiska områdena har ett antal handlingsområden identifierats. Insatser behövs för att uppnå strategins intentioner. Inom föreslagna handlingsområden behöver landstinget tillsammans med regionens aktörer inom området utveckla kunskap, samverka och hitta smarta lösningar för att uppnå en långsiktig hållbar godshantering i länet.

### **Samverkan, planering och styrning**

En tydlig styrning och planering mot gemensamt uppsatta mål efterfrågas av många aktörer. Regionens aktörer behöver samverka för att kunna fatta de beslut och göra de investeringar som krävs för att ställa om till fossilfria transporter och resurseffektivitet. Privata aktörer behöver en tydlig och långsiktig inriktning inom politik och offentlig förvaltning för att kunna göra de val som bidrar till fossilfrihet och resurseffektivitet.

Handlingsområdet handlar om initiativ till samarbeten, styrmedel, regleringar, planering av infrastruktur och städer. Det innebär att det regionala perspektivet ska genomsyra även kommunernas planering i frågor som har påverkan på regional nivå för att bidra till tydlighet och få genomslagskraft. I det sammanhanget är det viktigt att tydliggöra regionens inriktning och ambition och olika aktörers roll i frågor som påverkar godstransporterna. Handlingsområdet omfattar insatser som bidrar till att:

- beakta hållbarhetsperspektivet, miljö, ekonomi och sociala faktorer, i alla beslut
- beakta Trafikverkets 4-stepsprincip vid planering
- säkerställa att gods får en tydlig roll i samhällsplaneringen och kommer in tidigt i planeringen inom stadsutveckling, markanvändning och infrastrukturutveckling genom att rutiner skapas för att hantera godstransporter, inklusive farligt gods, i planeringen på alla nivåer
- stärka de regionala samarbetena och samverkan mellan kommunerna och skapa samverkan och erfarenhetsutbyte mellan näringsliv, kommuner, region, stat och universitet
- se över och utveckla regelverk som inverkar på godstransporter för att säkerställa att de bidrar till att nå de gemensamma målen och förtydliga mandat och styrning
- synliggöra och hantera målkonflikter.

### **Infrastruktur för godstransporterna i regionen**

Transportinfrastrukturen består av noder, stråk och länkar och omfattar alla trafikslag. Noder avser terminaler och andra omlastningsplatser för sjö-, väg- och järnvägstransporter. En viss utbyggnad av godsinfrastrukturen kommer att ske men i allt väsentligt förväntas transportinfrastrukturen vara densamma år 2050 som idag. I det perspektivet bör insatser inom handlingsområdet infrastruktur fokusera på att det finns tillräckliga anslutningar till noderna, samt att underhållet prioriteras så det råder tillgänglighet för godstransporter. För att kunna nyttja den befintliga infrastrukturen så effektivt som möjligt och för att upprätthålla eller höja standarden på den befintliga infrastrukturen bör insatserna riktas mot åtgärder i anslutande system.

Insatser inom handlingsområdet infrastruktur för godstransporterna i regionen handlar om att ha en regional samsyn om prioriteringar och att planera för att:

- säkerställa att det finns mark för logistikutveckling inom alla trafikslag och för farligt gods, samt kapacitet på infrastruktur och i noder och satsningar på underhåll av den befintliga infrastrukturen
- säkerställa kajlägen för att möjliggöra transporter via inre vattenvägar
- peka ut strategiska godsstråk, godsleder för farligt gods och godsnoder i regionen
- sätta upp mål för god tillgänglighet och ta fram metoder för att mäta tillgänglighet i infrastrukturen.

### **Effektiv logistik**

I detta avseende handlar logistik om att nyttja infrastrukturen och de resurser som står till förfogande på ett bättre sätt. Handlingsområdet inom logistik omfattar insatser som är inriktade på innovativa lösningar, planering och ett effektivt resursutnyttjande. Handlingsområdet innefattar också insatser som innebär att nyttja rätt transportslag för rätt typ av transporter. Syftet är att utföra transporter så effektivt som möjligt när det gäller ledtid, kostnad och miljö.

I staden handlar logistik framförallt om att:

- effektivisera distributionstrafiken och konsolidera transporter (samlastning) vilket ökar fyllnadsgraden samt att sprida transporter över dygnet för att minska trängsel i rusningstrafik
- hantera de ökande byggtransporterna för att hantera trafiksituationen som uppkommer på grund av byggandet. För tyngre transporter kan det vara att:
  - möjliggöra användning av långa och tunga fordon (High Capacity Transport, HCT) för att minska antalet fordon på utpekade sträckor
  - öka möjligheterna för intermodalitet och överflyttning av gods mellan olika trafikslag och verka för bättre ett nyttjande av tåglägestilldelningen.

### **Teknik och innovation**

Teknik och innovation kan bidra till att effektivisera transporter och flöden, minska efterfrågan på transporter eller minska de negativa effekterna av transporter. Men ny teknik och innovation kan också skapa nya utmaningar, såsom ett förändrat konsumtionsbeteende och därigenom förändrade transportmönster. E-handel är ett bra exempel på detta. Men en följeffekt av effektivare transporter kan också vara ökade transporter eftersom transporter ofta blir billigare.

Innovationer som bedöms få betydelse för transportsystemet omfattar utöver rent tekniska lösningar även nya affärsmodeller, initiativ för delningsekonomi, informationsdelningssystem samt organisatoriska lösningar för ett större inslag av cirkulär ekonomi. Den tekniska utvecklingen går snabbt framåt och effekterna är svåra att prognostisera.

Handlingsområdet handlar främst om att stödja teknisk utveckling och innovation, att anpassa regler och att använda styrmedel för att styra mot uppsatta mål. Aktörerna i regionen kan gemensamt arbeta med teknikutveckling och innovation genom att:

- identifiera och skapa arenor och forum för teknikutveckling och innovation
- förbereda och anpassa infrastrukturen, exempelvis elvägar för gods samt regler och förvaltning för introduktion av ny teknik och affärsmodeller
- fossila drivmedel ersätts med nya. Underlätta övergången genom tydliga krav i upphandling, användning av lämpliga fordon och utbyggd infrastruktur för förnybara drivmedel och laddning
- hantera de juridiska utmaningar som är ett resultat av teknikutveckling och digitalisering
- ta höjd för möjliga effekter av teknikutveckling och digitalisering i den långsiktiga samhällsplaneringen
- genomföra piloter och tester med nya lösningar.

### **Ökad kunskap**

Tillgång till kunskap och forskning är en förutsättning för logistik- och teknikutveckling och för innovation i regionen. Kunskap om godsflöden, godstransporter och logistik är en förutsättning för att kommunerna och regionen ska kunna planera för att möta de utmaningar som den förväntade volymökningen av gods innebär. Utan att äventyra hållbarhetsmålen.

Om godstransporternas behov och effekter ska kunna hanteras och bli en del i den kommunala och regionala planeringen måste det finnas kunskap om godstransporternas funktion, behov och effekter hos de aktörer som planerar infrastruktur och byggnader och hos de aktörer som hanterar regler och styrmedel. På lång sikt handlar tillgång till kunskap och kompetens även om att säkerställa en rekryteringsbas som är kopplad till logistik för såväl industri och näringsliv som offentlig sektor. För att uppnå detta bör fokus vara samverkan där industrins och samhällets behov samt akademin kompetens uppmärksammas och tas till vara. Akademin bör involveras i ett tidigt skede vid idé- och problemformulering, för att dra nytta av dess kompetens och för att stärka akademin långsiktigt. En viktig del är att tillvarata och uppmuntra den forskning och utveckling som sker inom näringslivet.

Handlingsområdet inkluderar insatser för att:

- öka kunskapen om godstransporter inom samhällsplaneringen, inklusive farligt gods som kräver speciella krav på planeringen
- öka kunskapen och förbättra statistiken om transportsystemet hos olika aktörer och beslutsfattare
- förbättra de tillgängliga prognosverktygen för godsflöden
- säkerställa kunskapen hos olika aktörer för att uppnå beteendeförändringar
- utveckla kontaktytorna mellan näringslivet, offentliga verksamheter och akademin.



## Nuläge, prognoser och trender

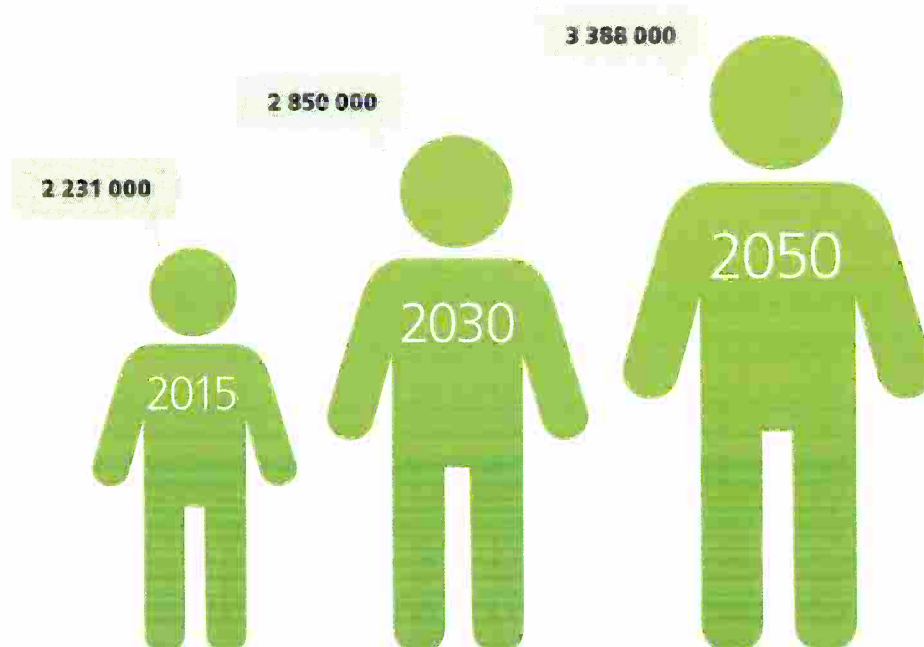
### Utgångspunkter och förutsättningar

I Stockholms län bor det drygt 2,2 miljoner invånare. Befolkningen i länet förväntas öka till 3,4 miljoner invånare till år 2050.<sup>1</sup> Befolkningsökningen i länet beräknas generera dels mer persontransporter – arbets- och fritidsresor, dels ökade godstransporter både vad gäller varuförsörjning, materialförsörjning för byggande och ny transportinfrastruktur, avfallshantering och energiförsörjning mm.

Stockholmsregionen har idag en stark ekonomisk tillväxt, där produktiviteten och befolkningstillväxten är högre i Stockholmsregionen än i övriga landet och högre än i de flesta andra storstadsregionerna i Europa. Regionen står för nästan en tredjedel av Sveriges BNP. Den ekonomiska utvecklingen påverkar våra möjligheter att konsumera. När utrymmet för konsumtion blir större är det sällanköpsvaror som ökar, medan dagligvaror minskar. Det innebär högst sannolikt fler globala och lokala transporter.

Sveriges och Stockholms handelsrelationer är starkt inriktade mot länderna i närområdet. Tre fjärdedelar av utrikeshandeln med varor sker med Europa och cirka 45 procent med länderna i Östersjöområdet, inklusive de nordiska grannländerna. Trenden visar att handelsutbytet med Europa ökar i betydelse. Sveriges enskilt största handelspartner är Tyskland, följt av de nordiska grannländerna, Storbritannien och USA. Kina har haft ett växande utbyte med Sverige. Det blir allt viktigare att utveckla relationerna och utbytet med tillväxtekonomierna, framför allt i Asien. På längre sikt bedöms tillväxtekonomierna i Afrika få en större betydelse.

Persontransporter, både personbilar och kollektivtrafik, ska samsas med gods- och nyttotrafiken i transportsystemet. I Stockholms län är trafikarbetet intensivt under stora delar av dygnets timmar där de största topparna sker under morgon- och efter-



<sup>1</sup> Framskrivningar av befolkning och sysselsättning i östra Mellansverige, SLL Tillväxt- och regionplaneförvaltningen 2017:02

middagstimmarna. Det är också under topparna som de största framkomlighetsbristerna i transportsystemet uppstår. Koncentrationen av arbetsplatser och verksamheter ökar främst i länets centrala delar. Om inte resurseffektiv planering eller styrmedel sätts in kommer det att medföra en ökad trängsel i transportsystemet när människor ska ta sig till och från arbetsplatser eller när godstransporterna ska till och från sina destinationer.

Godstransporterna ökar och det krävs en fungerande varuförsörjning i gatuutrymmet och i transportsystemet. Nyttotrafiken utgör en stor andel av trafikarbetet i Stockholms län och är en förutsättning för en ekonomiskt framgångsrik region, samtidigt som det utgör en växande transport- och klimatutmaning. Om Stockholms län ska ha möjlighet att hantera tillväxt- och befolkningsutvecklingen och fortsatt vara motorn för Sveriges tillväxt krävs satsningar som hanterar dagens och morgondagens utmaningar. Det handlar om att skapa ett effektivare nyttjande av den befintliga infrastrukturen, planera och bygga bort kapacitets- och framkomlighetsproblem i transportsystemet samt koppla bostadsbyggandet i allt större utsträckning till infrastruktur- och kollektivtrafiksatsningar.

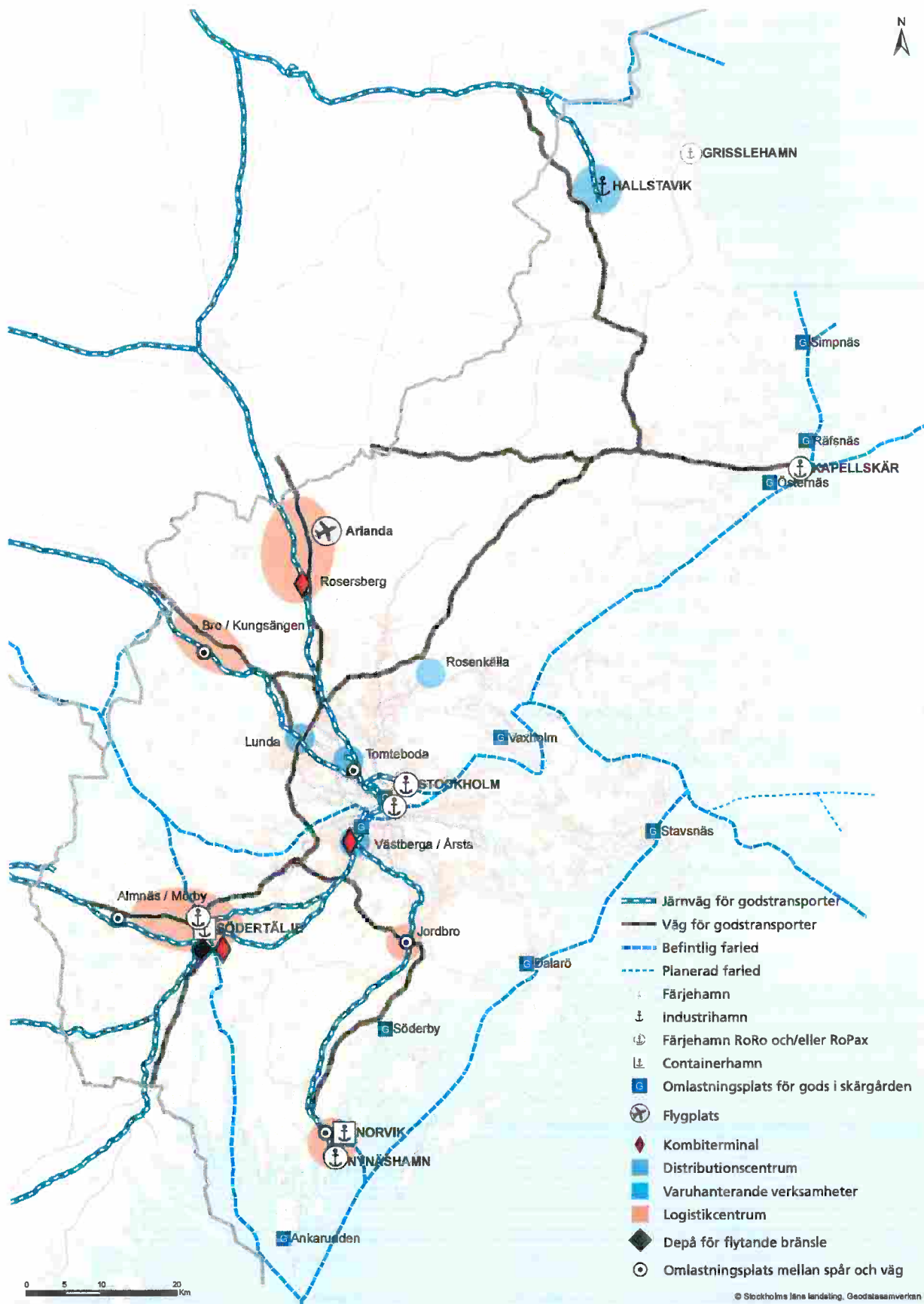
Den förväntade stora befolkningsökningen ställer krav på genomtänkta avvägningar för hur mark- och vattenområdena långsiktigt ska användas. Den rumsliga inriktningen i RUF 2050 bygger på följande principer:

- Kollektivtrafiknära stadsutveckling.
- Sammanlänkade regionala stadskärnor.
- Resurseffektiva system för människor och gods.
- Sammanhängande grönstruktur och robust vattenmiljö.
- Starkare koppling mellan stad och land.
- Tillgängliga innovations-, företags- och beslutsfattarmiljöer.

Stora delar av landet är beroende av transporterna till eller genom Stockholms län vilket ställer krav på tillförlitliga och effektiva transporter. En stor del av godstransporterna på vägarna och järnvägarna i länet är transitgods med både start- och målpunkt utanför länet.

Transportsystemet och infrastrukturen för godstransporter består av hamnar, flygplatser, vägar och järnväg. I gods- och logistikstrukturen finns även kombiterminaler, logistikområden och andra omlastningsplatser. I länet ligger Arlanda flygplats som är en viktig transportnod för hela landet mot omvärlden.

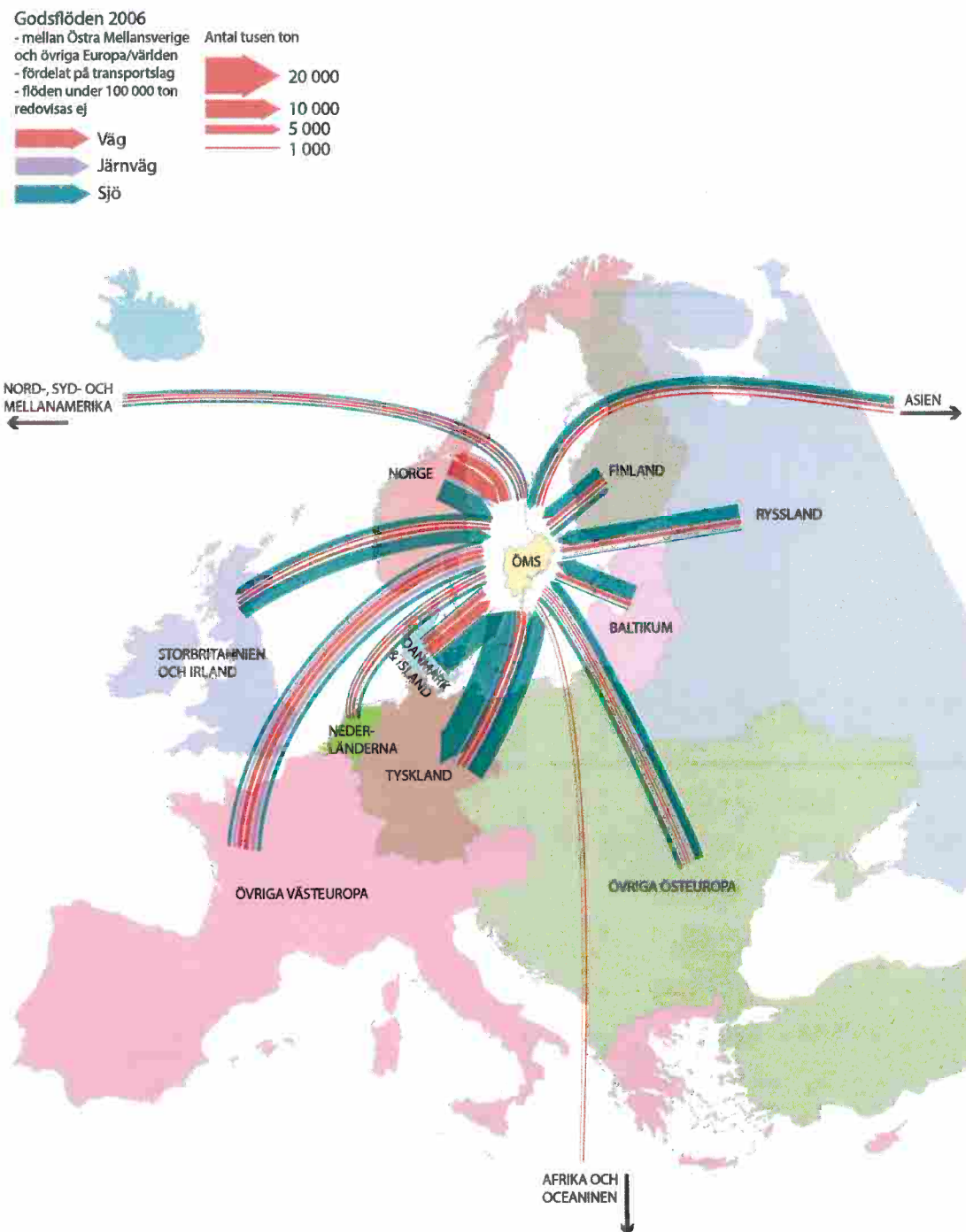
Figur 1. Gods- och logistikstruktur i Stockholms län



Källa: Tillväxt- och regionplaneförvaltningen

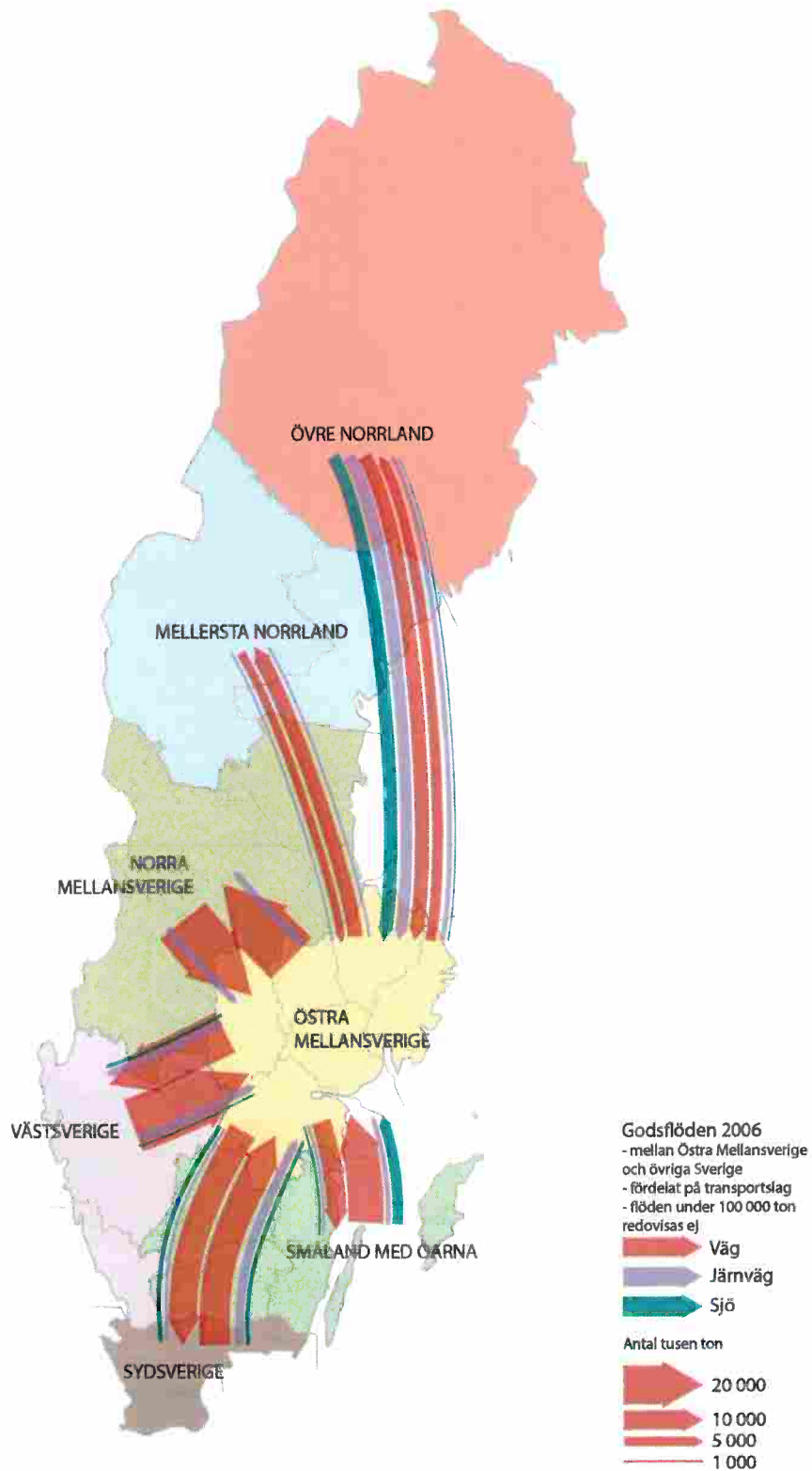
© Stockholms läns landsting, Geodatansverkan

Figur 2. Internationella godsströmmar till/från Stockholm-Mälarenregionen



Källa: Mälardalsrådet/En bättre sits. Storregional systemanalys. 2016

Figur 3. Nationella godsströmmar till/från Stockholm-Mälarenregionen



Källa: Mälardalsrådet/En bättre silt. Storregional systemanalys, 2016

## Omvärldstrender – Megatrender

Megatrender är trender som håller över mycket lång tid och som inte går att påverka. Det handlar om att försöka förutse trenden, att förhålla och anpassa sig till den, samt att om möjligt dra fördel av den. Det här avsnittet lyfter fram de viktigaste megatrenderna som har betydelse för godstransporter.

### **Globalisering**

Globalisering innebär att ekonomierna världen över blir mer sammanlänkade. Den gör att trender sprids snabbare och är en drivkraft för en ökad, global konsumtion. Globaliseringen medför också ett ökat internationellt utbyte av kunskap, vilket innebär att teknikutvecklingen sprids snabbare. Den ökade internationaliseringen av handeln kan innebära att produktionsanläggningar flyttas till regioner med billig arbetskraft och gynnsamma regelverk, vilket innebär mer och längre godstransporter.

### **Urbanisering**

Allt fler flyttar till ett antal växande regioner, vilket möjliggör ekonomisk tillväxt, men det ställer samtidigt krav på infrastruktur och kollektivtrafik. Urbaniseringen kan öka användningen av kollektivtrafik och cykel när styrmedel implementeras samt att tätningen ökar kundunderlaget och minskar avstånden. En ökad urbanisering innebär också ökade godstransporter eftersom dessa genereras av produktion och konsumtion som är störst i tätbefolkade områden. Ökade avfallsmängder i städerna leder också till ökade godstransporter.

### **Digitalisering och teknisk utveckling**

Den pågående digitaliseringen och teknikutvecklingen utvecklas snabbt, förändrar vårt samhälle i stort och påverkar alla områden, sektorer och verksamheter. Den digitala tekniken förändrar konsumentbeteenden. E-handels omsättning har ökat från 4,9 mdkr 2003 till 57,9 mdkr 2016.<sup>2</sup> E-handels tillväxt spås fortsätta bli stark framöver. Affärskedjornas fortsatta satsningar på digitala kanaler, livsmedelsbranschens framfart och mognare e-handelskonsumenter bidrar till tillväxten. En allt större andel av försäljningen går via utländska webbutiker. E-handeln genererar transporter till konsument men också returtransporter av återlämnad vara, vilket har ökat under de senaste åren.

Teknikutveckling och digitalisering bidrar till en effektiv resursanvändning av transportsystemet. Kunskaper och insikter om ändliga och knappa resurser förväntas påskynda teknikutvecklingen som är kopplad till energi och transporter. Teknikutvecklingen kan bidra till att minska utsläppen från transporter och till ett effektiviserat transportsystem. På sikt kan digitalisering och teknikutveckling att innebära eller möjliggöra en ökad andel elbilar, självkörande bilar, nya och intelligenta transportsystem, samt fordon och bränslen med låg miljöpåverkan.

---

<sup>2</sup> E-barometern Årsrapport 2016, PostNord i samarbete med Svensk Digital Handel och HUI Research.

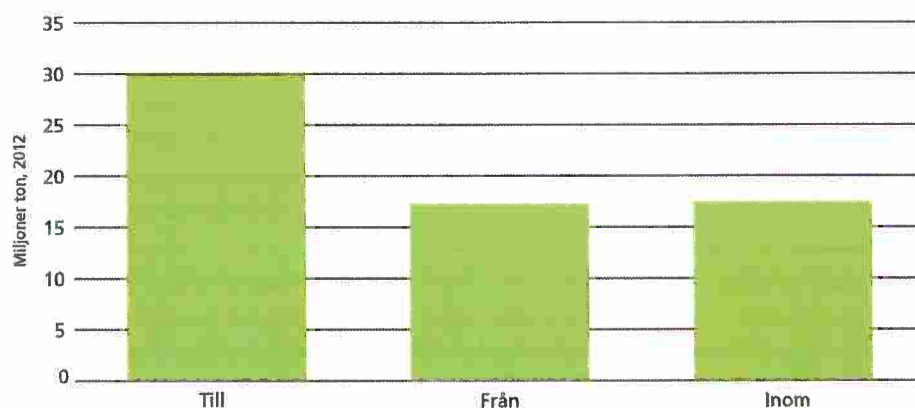
## Godstransporter i Stockholms län – nuläge

Godstransporterna och varuförsörjningen i Stockholms län är en del av ett nationellt och internationellt transportsystem. Stockholmsregionen är idag den största konsumtionsmarknaden i landet. I regionen konsumeras mer gods än vad som produceras, vilket innebär att transporterna till länet är mycket mer omfattande än de som går från regionen. I länet pågår ett intensivt bostadsbyggande och genomförande av infrastrukturobjekt, vilket genererar mycket gods. Dessa utgör en stor andel av godstransporterna i regionen.

I princip ska allt gods som har sin slutdestination i regionen passera någon form av nod för omlastning till ett annat fordon eller annat trafikslag. Det innebär att en stor del av transporterna är så kallade intermodala transporter. Noderna utgörs av vägterminaler, logistikområden, järnvägs- och kombiterminaler, samt hamnar och flygplatser. Gods som har Stockholms län som slutdestination omlastas i de allra flesta fallen till lastbil.

I det sista ledet i distributionskedjan transporteras godset ofta med så kallade lätta lastbilar som dessvärre inte syns i de statistiska verktygen som är tillgängliga. Det innebär att vägtransporterna är betydligt mer omfattande än vad den tillgängliga statistiken visar. Lastbilar delas in i lätta och tunga lastbilar. Lätt lastbil har en totalvikt på högst 3,5 ton. En tung lastbil har en totalvikt som överstiger 3,5 ton. E-handeln ökar och en allt större andel av försäljningen går till utländska webbutiker. Snabba leveranser är viktigt i en hårdnande konkurrens och möjligheten till returleveranser ökar antalet transporter med lastbilar.

Figur 4. Godsflöden till, från och inom Stockholmsregionen 2012



Källa: Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, Gods- och logistik i Stockholms län 2050, 2017:4

### Hur transporteras godset?

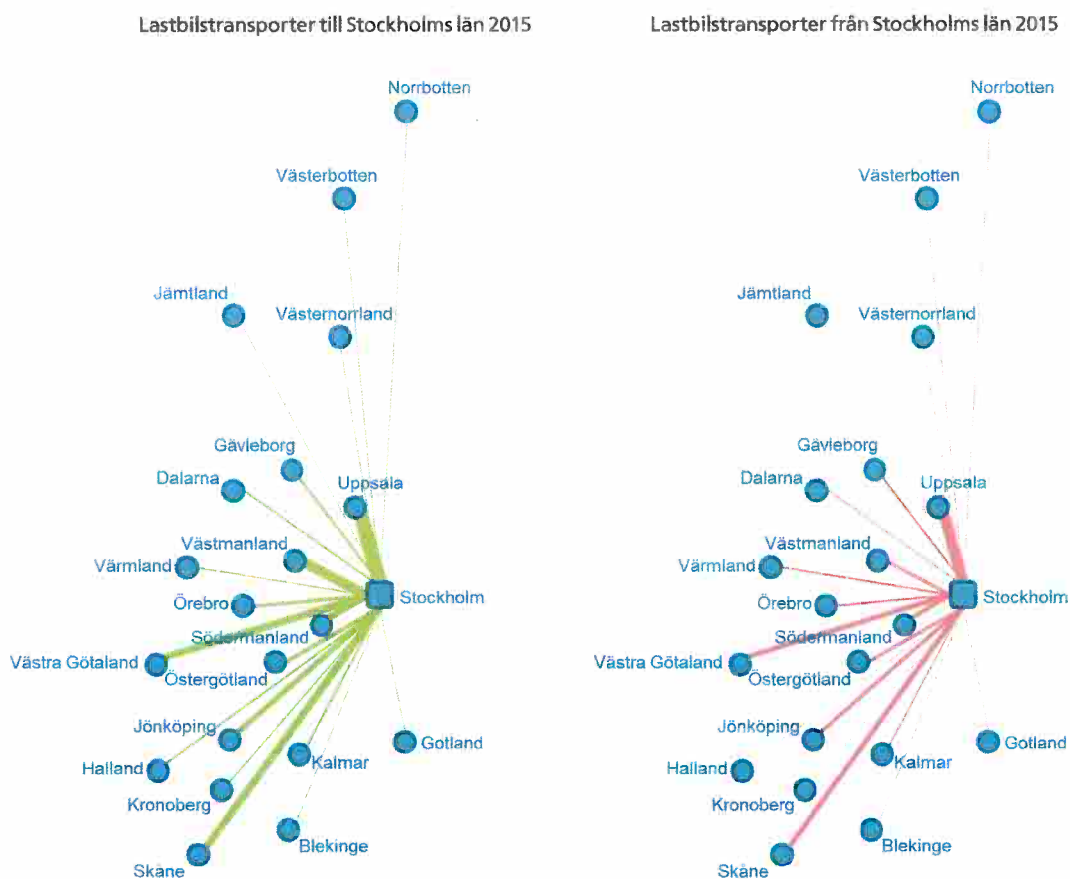
Listat efter antalet transporter kommer de inrikes lastbilstransporterna till Stockholms län från följande län: Uppsala, Västmanlands, Skåne, Västra Götaland, Södermanland och Jönköpings. Cirka 1,8 miljoner ton av lastbilstransporterna som utgår från Stockholms län har Uppsala län som destination. Därefter följer Skåne, Västra Götaland och Södermanland i fallande ordning. Fjärrtransporterna på väg sker i huvudsak på huvudlederna E4, E18, E20 och riksväg 73.

Stockholm är en central punkt i det nationella järnvägssystemet. Åtta av tio inrikes persontägsresor med tåg inleds eller avslutas i Stockholm. Godstransporter på järnväg ska samsas om kapaciteten och utrymmet med persontrafiken. Här kommer godstransporterna främst söderifrån och de innehåller framför allt konsumtionsvaror. Från regionen går en stor andel tomtransporter, skrot och återvinning. I jämförelse med övriga landet är godset som transporteras på järnväg i Stockholms län mer högvärdigt.

I Stockholms län finns två kombiterminaler för omlastning mellan väg och järnväg, i Årsta/Västberga respektive Rosersberg. Mängden gods som transporteras till Stockholms län med sjöfart överstiger markant de volymer som transporteras från regionen.

Andelen gods som transporteras via luftfart är liten, men det rör sig om högvärdigt gods med krav på mycket korta ledtider. Merparten av flygfrakterna till och från Stockholms län går via Arlanda flygplats.

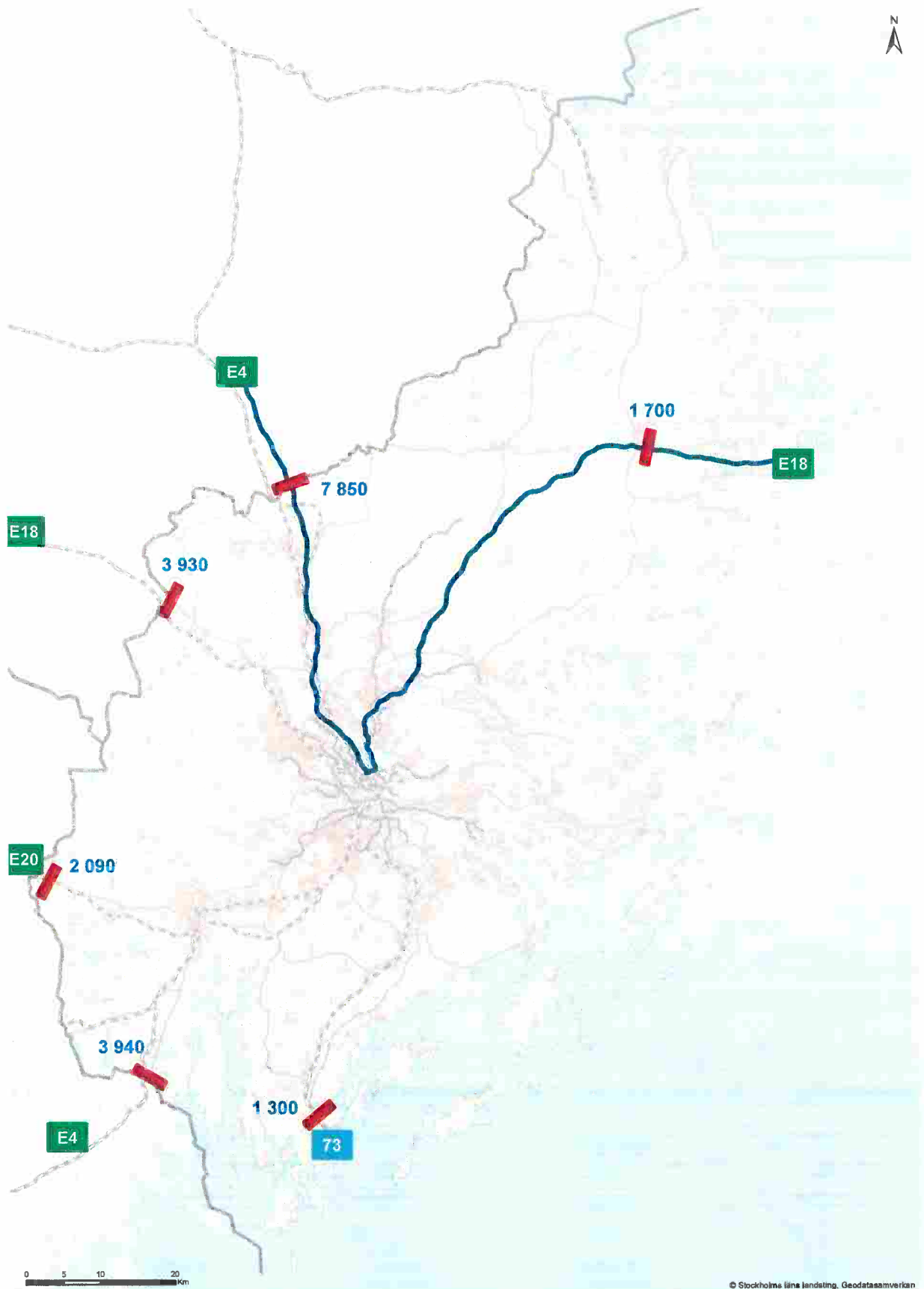
Figur 5. Lastbilstransporter till, respektive från Stockholms län 2015



Källa: Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, Gods- och logistik i Stockholms län 2050, 2017:4



Figur 6. Årsdygnstrafik (ÅDT) för tung trafik i Stockholms län 2015, siffrorna avser ett genomsnittligt antal passager av tunga fordon i båda riktningar under ett dygn



Källa: Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, Gods- och logistik i Stockholms län 2015, 2017:4

### Vad transporteras?

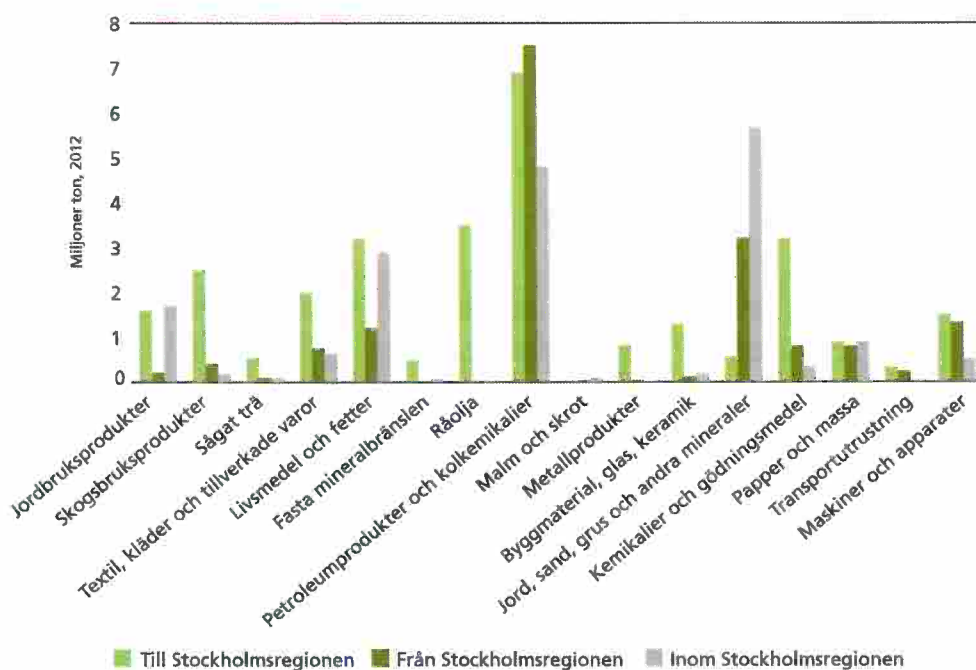
I ton räknat är petroleumprodukter och kemikalier, samt jord, sand, grus och andra mineraler de största varuslagen som transporteras. När det gäller berg- och grustäkter samt deponier för verksamhetsavfall hamnar dessa allt längre bort från regionens kärna och de största exploateringsprojekten. Äldre terminalområden för omlastning, mellanlagring och bearbetning av material trängs undan och där de behålls handlar det framför allt om livsmedels- och varudistribution. I förlängningen leder det till ett större transportarbete. Detta kan i sin tur leda till förseningar och att kostnaderna för bostadsbyggande och infrastrukturutbyggnad ökar. Olika problem som ökande koldioxid- och partikelutsläpp samt trängsel och olycksrisker följer på detta. Avfallssektorn har stor betydelse när det gäller att ta hand om avfall från bygg- och anläggningsarbeten.

### Godstransporter i Stockholms län 2050

Den förväntade kraftiga befolkningsökningen i länet medför ytterligare ökning av godstransporterna, både konsumtionsvaror och transporter i samband med bland annat ett ökat byggande och infrastrukturprojekt samt energiförsörjning och avfallshantering.

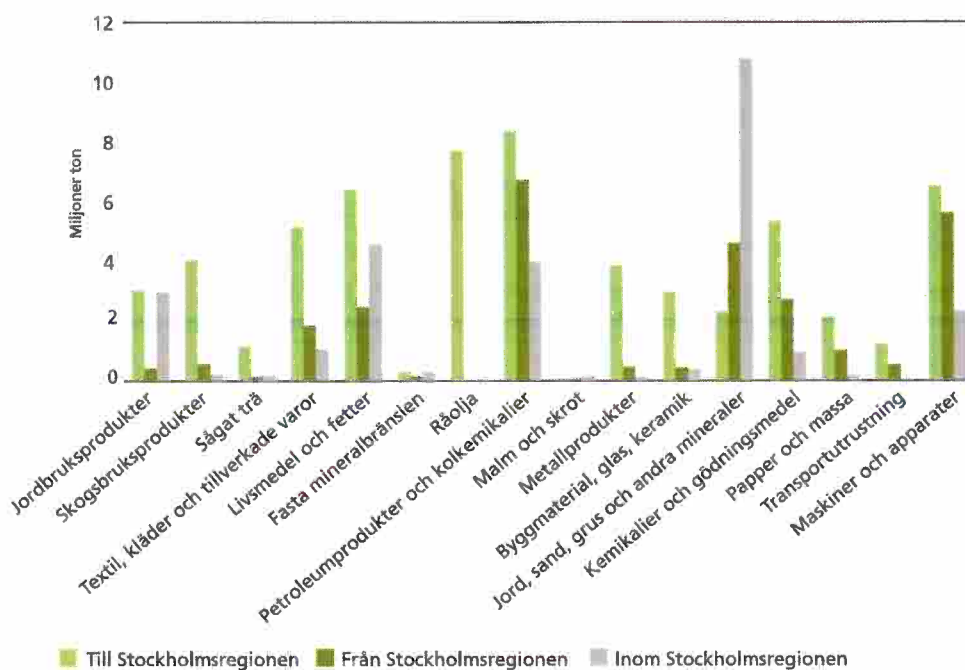
Fram till 2040 bedöms konsumtionsgods (textilier och tillverkade varor samt livsmedel), förutom råolja och petroleumprodukter för transporter till länet, öka mest i jämförelse med idag (2012). I transporterna från länet utmärker sig framför allt petroleumprodukter, maskiner och apparater, samt jord, sand, grus och andra mineraler. Jord, sand, grus och andra mineraler är även det varuslag som i särklass utmärker sig när det gäller transporter inom länet, mätt i ton.

Figur 7. Totala godstransporter till, från och inom länet 2012 fördelat per varuslag



Källa: Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, Gods- och logistik i Stockholms län 2050, 2017:4

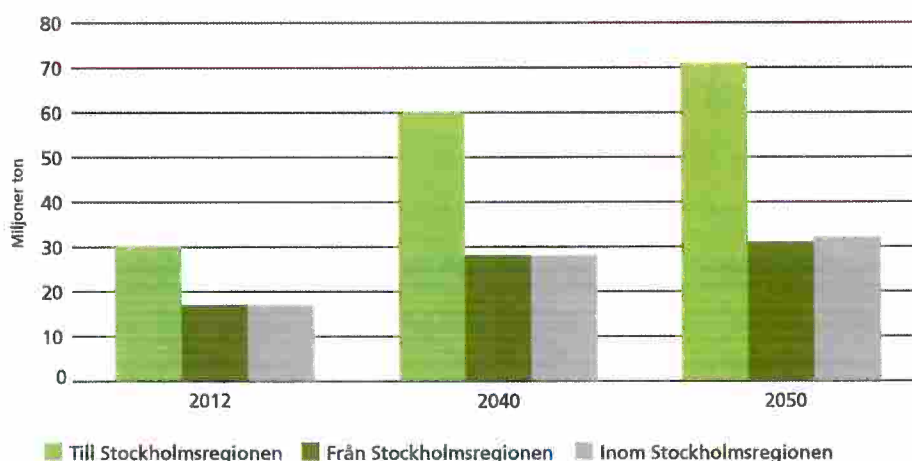
Figur 8. Totala godstransporter till, från och inom länet 2040 per varuslag



Källa: Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, Gods- och logistik i Stockholms län 2050, 2017:4

Godstransporternas utveckling för lastbilstrafiken till Stockholms län bedöms öka kraftigt till 2050. En ökning sker även av lastbilstransporterna från och inom länet. Nivåerna för 2050 är linjära framskrivningar av Trafikverkets prognos över vad som behöver transporteras till 2040. En transport kan börja med en inomregional lastbilstransport och fortsätta med en utrikes sjötransport. I tabellen nedan redovisas den transporten endast som en transport från Stockholmsregionen.

Figur 10. Totala godstransporter till, från och inom länet 2012, 2040 och 2050



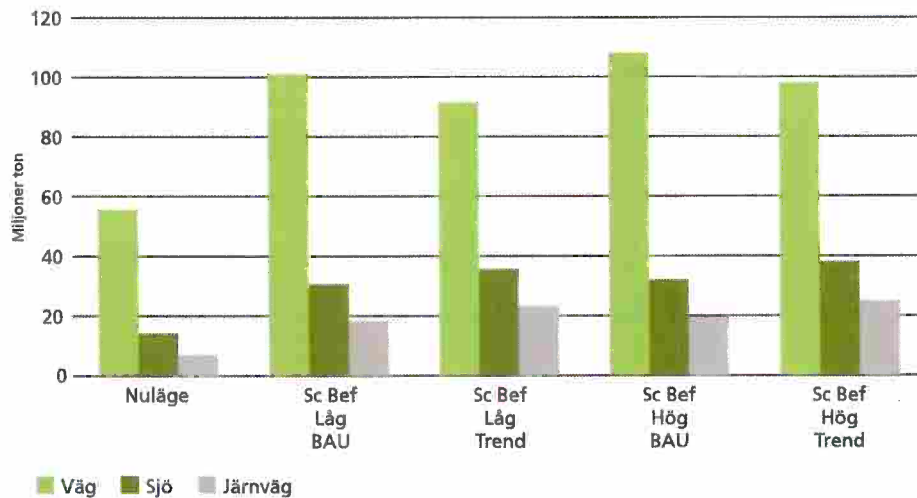
Källa: Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, Gods- och logistik i Stockholms län 2050, 2017:4

Landstingets studie Gods och logistik 2050, redovisas fyra scenarier för gods-transporter 2050. Två av dem har en hög befolkningstillväxt och två en något lägre befolkningstillväxt. I det ena av dem förväntas Trafikverkets godsprognoser för 2040 gälla och benämns BAU, dvs Business as usual. Det betyder att det är en exponentiell ökning av godstransporterna med en låg grad av modalt skifte (från vägtransporter till järnvägs- och sjöfartstransporter). I det andra scenariet, som kallas Trend, har gods-transporterna påverkats av önskade trender såsom ökad fyllnadsgrad och ett ökat modalt skifte.

Alla scenarierna leder till en trafikökning för samtliga trafikslag. Transporter via sjö och järnväg påverkar uteslutande transporter till och från länet, medan en stor andel av vägtransporterna sker inom länet. För de totala godstransporterna, till och från länet samt inom länet, sker en ökning för alla transportslag. Fram till 2050 beräknas godstransporterna inom Stockholms län till största delen bestå av vägtransporter som därigenom belastar väginfrastrukturen. Den ökade godsmängden ska i princip transporteras på samma infrastruktur 2050 som idag. Det innebär att kapaciteten på de stora huvudlederna måste säkerställas; dels med avseende på förbindelserna till angränsande län och övriga landet, dels i anslutning till hamnarna i regionen.

De totala godsmängderna (i ton) för respektive scenario samt nuläget visas nedan. Vägtransporterna inkluderar här transporter till och från regionen, samt transporter inom regionen.

Figur 11. Godsmängder per trafikslag för respektive scenario (2050) samt nuläget (2014) totalt



Källa: Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, Gods- och logistik i Stockholms län 2050, 2017:4

# Källförteckning

Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS 2010, SLL Tillväxt, miljö och regionplanering, TRM 2010:5

Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS 2050 utställningsförslag, SLL Tillväxt- och regionplaneförvaltningen 2017:14

Förslag till Klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen, SLL Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, 2017:12

Framskrivningar av befolkning och sysselsättning i östra Mellansverige, SLL Tillväxt- och regionplaneförvaltningen 2017:02

En bättre sits, Storregional systemanalys, Mälardalsrådet 2016

E-barometern Årsrapport 2016, PostNord i samarbete med Svensk Digital Handel och HUI Research

Gods och logistik i Stockholms län, SLL Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, 2017:4

Tekniska försörjningssystem för masshantering och täkter, SLL Tillväxt- och regionplaneförvaltningen 2017:7

Trendanalys, Stockholmsregionen, SLL Tillväxt- och regionplaneförvaltningen 2015:4



