



Storregional godsstrategi för Stockholm-Mälardalregionen

Strategier och åtgärder

Innehåll:

1. Inledning	3
--------------	---

2. Internationella, nationella och regionala mål och strategier att förhålla sig till	5
---	---

3. Utmaningar för Stockholm-Mälarenregionen	6
---	---

4. Strategiska områden och åtgärder	8
-------------------------------------	---

Övergripande prioriteringar	8
-----------------------------	---

A. Samverkan för en ledande internationell logistikregion	10
---	----

B. Effektiv och hållbar struktur med noder och länkar	12
---	----

C. Minskad miljö- och klimatpåverkan	15
--------------------------------------	----

D. Transporter i både stad och land	17
-------------------------------------	----

5. Fortsatt arbete	18
--------------------	----

6. Uppföljning	18
----------------	----

Effektiv godshantering och varuförsörjning	
Från Framtidens resor – Storregional systemanalys för Stockholm-Mälarenregionen 2020	19

1. Inledning

Varje år fraktas 150 miljoner ton gods till, från eller genom Stockholm-Mälarenregionen. En stor del av varorna fraktas in i regionen, riktad mot Sveriges största konsumentmarknad. Annat gods har sitt ursprung i regionens varuproduktion. Ytterligare godstransporter tillhör de transitflöden som korsar regionen och förgrenas ut i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T).

Välfungerande godstransporter är en förutsättning för en levande och attraktiv Stockholm-Mälarenregion. Godstrafiken står inför ett flertal utmaningar relaterat till klimat, miljö, säkerhet och framkomlighet. För att möta dessa utmaningar och säkerställa godstransporternas framkomlighet behövs samverkan och samsyn inom Stockholm-Mälarenregionen kring godstransporternas behov och utmaningar.

Regionerna och kommunerna i Stockholm-Mälarenregionen samarbetar i Mälardalsrådets En Bättre Sits-process för att möta utvecklingen med gemensamma prioriteringar och satsningar för en bättre transportinfrastruktur. I En Bättre Sits ingår länsplaneupprättare och kollektivtrafikmyndigheter i Stockholms, Uppsala, Västmanlands, Örebro, Sörmlands, Östergötlands och Gotlands län. Tillsammans har länen enats om gemensamma mål och en politiskt genomarbetad och förankrad utvecklingsstrategi för regionens transportsystem: Systemanalys 2020. Mälardalsrådet koordinerar En Bättre Sits-samarbetet.

Även Gävleborg har allt mer kommit att involveras i En Bättre Sits arbete och är på många vis nära sammankopplad med Stockholm-Mälarenregionen, inte minst vad gäller godstransporter. För föreliggande syfte är det viktigt och önskvärt att inkludera Gävleborgs län i den storregionala godsstrategin för Stockholm-Mälarenregionen.

Välfungerande godstransporter är en förutsättning för en levande och attraktiv Stockholm-Mälarenregion. Godstrafiken står inför ett flertal utmaningar relaterat till klimat, miljö, säkerhet och framkomlighet.

Strategin omfattar alla typer av godstransporter, men fokuserar på transporter som har storregional betydelse.

I den storregionala systemanalysen som beslutades 2016 åtog sig parterna att utveckla det storregionala godsarbetet genom att:

Utveckla en storregional godsstrategi, som även omfattar en utvecklad samverkan och systemsyn för att förbättra beredskapen för framtida åtgärder i transportsystemet i Stockholm-Mälardalenregionen.

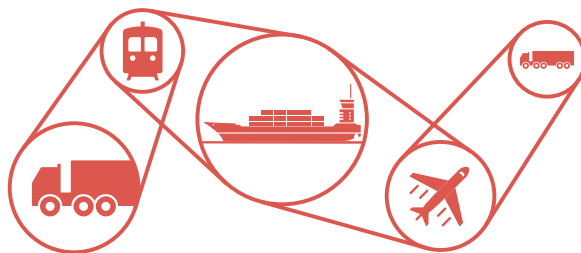
I den storregionala systemanalysen 2020 är ett av åtagandena från länen i En Bättre Sitts att:

Implementera den storregionala godsstrategin som omfattar en utvecklad samverkan och systemsyn för att förbättra beredskapen för framtida åtgärder i transportsystemet i Stockholm-Mälardalenregionen.

Arbetet med den storregionala godsstrategin har letts av en politisk styrgrupp med representanter från regionerna. En första delrapport om mål, nuläge och utmaningar presenterades 2018 och utgör grunden för denna strategi. Därefter har arbetet fokuserat på att identifiera tydliga och genomförbara strategier och åtgärder som svarar upp mot utmaningarna i den första delrapporten och som styr godstransporterna i riktning mot En Bättre Sitts målsättningar.

Denna strategi utgår från den första delrapportens arbete med mål, nulägesbild och utmaningar, med syfte att lägga fast strategier och åtgärder för den inriktning och samverkan som kräver ett storregionalt perspektiv – samverkan över länsgränserna. Strategierna och åtgärderna är ett led i att nå En Bättre Sitts mål. Underlagen bör därmed läsas tillsammans. Det samlade materialet bildar den storregionala godsstrategin för Stockholm-Mälardalenregionen.

Strategin omfattar alla typer av godstransporter, men fokuserar på transporter som har storregional betydelse.



2. Internationella, nationella och regionala mål och strategier att förhålla sig till

I delrapporten om mål, nuläge och utmaningar från 2018 redovisas relevanta mål och strategier som påverkar godstransporterna i Stockholm-Mälarenregionen. Ambitionen är att förbättra förutsättningarna för effektiva och hållbara transporter genom innovationer och olika typer av samverkan.

EU pekar ut ett europeiskt nät för godstransporter och vill att andelen vägtransporter ska minska. De tydligaste nationella målen gäller transportsystemets behov av kraftigt minskad klimatpåverkan. Regeringen har antagit och påbörjat arbetet med att genomföra en nationell godstransportstrategi. Strategin lägger fast den övergripande inriktningen för gods- och logistikområdet samt prioriterade insatser. Inriktningen och tillhörande insatser ska bidra till att de transportpolitiska målen nås, stärka näringslivets konkurrenskraft och främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart.

Den uppdaterade storregionala systemanalysen för Stockholm-Mälarenregionen som beslutats om 2020 utgår från samma mål som systemanalysen 2016. De delar av målen som är riktade till godstransporter är:

- Den internationella konkurrenskraften beror på såväl de regionala som de globala kommunikationsmöjligheterna för gods.
- Ett hållbart transportsystem som bland annat kräver utvecklad samhällsplanering och en effektivare användning av transportsystemet.
- Det krävs en effektiv kombitrafik med fungerande anslutningar för att långväga godstransporter ska kunna överföras från väg till järnväg och sjöfart.
- Utvecklingen av transportsystemet behöver ske utifrån avvägningar om bland annat vad som är effektivt för regionen ur ett helhetsperspektiv.
- Terminaler för omlastning av gods nära tätorter ansluts till järnvägen för att minska den tunga trafiken i tätbefolkade områden.

3. Utmaningar för Stockholm-Mälarenregionen

De totala godsmängderna i regionen beräknas öka med

65 %

fram till år 2040.

En utförlig beskrivning av Stockholm-Mälarenregionens utmaningar finns i delrapporten om mål, nuläge och utmaningar, inklusive genomgång av faktaunderlag, från 2018.

De totala godsmängderna (ton) beräknas öka med 65 procent i Stockholm-Mälarenregionen fram till år 2040. Ökningen förväntas framför allt ske på väg, i synnerhet Europavägarna, följt av sjöfart och minst på järnväg. Godstransporternas struktur förväntas till stor del likna dagens. Huvudanledningen till att den minsta ökningen sker på järnvägsnätet är järnvägssystemets begränsade kapacitet som dessutom ska räckta till både person- och godstransporter. Samtidigt som det finns behov av kapacitet för fler godståg finns höga ambitioner för den storregionala kollektivtrafiken.

När denna framtidsbild som beskrivs paras ihop med nuläget och de mål som finns för godstransportsystemet utkristalliseras ett antal utmaningar:

- Växande flöden på redan överbelastade system
- Bristande hållbarhet
- Hinder för överflyttning av gods
- Omställning av vägtransporterna
- Lågt kapacitetsutnyttjande
- Marknader i förändring
- Samspel på flera nivåer
- Finansiella och regulatoriska begränsningar

En ökad sjöfart och pråmtrafik i Mälaren och längs kusten har stor potential att utveckla regionens godstransporter mot en högre hållbarhet.



I närtid kommer en del större förändringar ske som ändrar förutsättningar och möjligheter för godstrafiken. En av dessa är den nya hamnen Stockholm Norvik i Nynäshamn som till del avlastar centrala Stockholm. En ökad sjöfart har stor potential att ta en del av de långväga transporterna till och från regionen. En ökad sjöfart och pråmtrafik i Mälaren och längs kusten har därtill stor potential att utveckla regionens godstransporter mot en högre hållbarhet. Detta innebär samtidigt att belastningen på vissa vägvägsnitt ökar på grund av ökad vägtrafik till och från hamnarna.

Större förändringar som ligger längre bort i tid gäller bland annat följande: De godstransporter som i nuläget åker längs E4 genom centrala Stockholm kan i betydande grad förväntas använda Förbifart Stockholm när den är färdigställd. Den ökade kapaciteten som Ostlänken medför innebär att spårkapacitet frigörs på Södra och Västra stambanan för godstransporter till och från Stockholm-Mälarenregionen och för storregional persontrafik. En utbyggnad av Ostkustbanan till fyra spår hela vägen Stockholm-Uppsala ökar också möjligheterna för godstrafik till och från regionen.

Den ökade trafiken innebär ett behov att förebygga och hantera risk och sårbarhet. Större händelser och omfattande störningar som påverkar vital infrastruktur och samhällsviktiga transporter innebär även störningar för andra samhällsfunktioner. Exempel på hot och risker är störningar och bortfall av drivmedelstillgång, elförsörjning, it/telekommunikationer samt sabotage. Detta innebär behov av åtgärder för att öka redundans och robusthet.



Den ökade trafiken innebär ett behov att förebygga och hantera risk och sårbarhet. Större händelser och omfattande störningar som påverkar vital infrastruktur och samhällsviktiga transporter innebär även störningar för andra samhällsfunktioner.

4. Strategiska områden och åtgärder

För att svara upp mot utmaningarna behöver kapaciteten både öka och bättre tas tillvara. Detta gäller framför allt infrastruktur i regionen, men även sådant i omvärlden som har en avgörande betydelse för Stockholm-Mälarenregionen såsom hamnar och järnvägskapacitet utanför Stockholm-Mälarenregionen. Det krävs samtidigt stora ansträngningar för att ställa om systemet i hållbar riktning, med en bättre styrning och samordning av trafikflöden, en ökad andel gods på järnväg och med sjöfart samt en implementering av fossilfria drivmedel.

Det är prioriterat att upprätthålla funktionerna i de viktigaste nationella godsstråken samt möjliggöra för en högre andel sjöfart.

Övergripande prioriteringar

Det är prioriterat att upprätthålla funktionerna i de viktigaste nationella godsstråken samt möjliggöra för en högre andel sjöfart. Den nya hamnen Stockholm Norvik i Nynäshamn och Mälarprojektet innebär stor utvecklingspotential för närsjöfart, inre vattenvägar och kustsjöfart men förutsätter ett förändrat och anpassat regelverk. Vidare behöver landinfrastrukturen till hamnarna anpassas för att hamnarnas kapacitet ska kunna nyttjas fullt ut.

Det behövs ett ökat underhåll och åtgärdande av kapacitetsbrister, framför allt i järnvägs- och vägsystemet runt Stockholm samt längs de stora godsstråken genom Stockholm-Mälarenregionen.

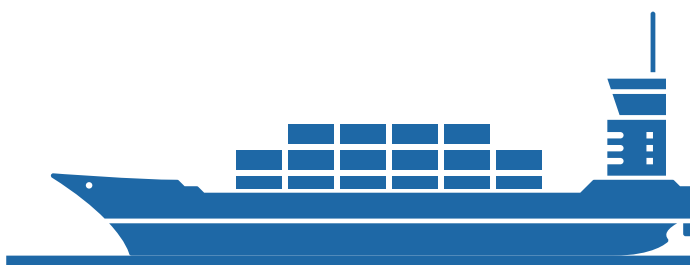
Det måste finnas kapacitet för ökad andel gods på järnväg, där försörjningen av kombiterminalerna i regionen norrifrån och söderifrån samt tillräcklig kapacitet för transittrafiken är avgörande. Ostkustbanan behöver en bättre anslutning till järnvägsnavet i Hallsberg, och även Godsstråket genom Bergslagen, Bergslagsbanan och Västra stambanan behöver förstärkas. Därtill behövs ökad kapacitet på Södra stambanan samt på Värmlandsbanan, oavsett om nuvarande banor avlastas genom nya banor i en framtid.

På vägsidan är det framför allt kapacitet och standard på Europavägarna som behöver prioriteras. På riksvägsnivå är de nordsydgående förbindelserna viktigast för att förbättra försörjningen av de stora logistikcentrumen i västra Mälardalen och för att minska påverkan av transitflöden som idag till stor del går genom centrala Stockholm. Hamnarna, inte minst den nya hamnen Stockholm Norvik i Nynäshamn, kräver därtill kapacitetsförstärkning i vägnätet.

För ett bättre tillvaratagande av infrastrukturen, en ökad andel gods på järnväg och sjö, en ökad intermodalitet och en implementering av fossilfria drivmedel krävs därtill utvecklade styrmedel och teknikutveckling. Lika förutsättningar mellan trafikslagen, marginalkostnadsprincipen, behöver också uppnås. Detta arbete behöver framför allt ske på nationell och internationell nivå, men regionen har ett ansvar att understödja och samordna utvecklingen i Stockholm-Mälarenregionen.

Gotland är helt beroende av en väl fungerande sjö- och luftfart för resor och transporter till fastlandet. Färje- och flygtrafiken måste kunna bidra till en god tillgänglighet genom transporttider, turtäthet och kapacitet som svarar mot de behov som finns på Gotland. Färjetrafiken måste vara en del i den nationella infrastrukturen och infrastrukturplaneringen med trafik till två fastlandshamnar, en garanterad bastrafik och en konkurrenskraftig prissättning. För produktionen på Gotland är en så lång produktionsdag som möjligt viktig, med färjeöverfarter som passar in i fastlandstidtabellerna för vidare godstransporter.

För ett bättre tillvaratagande av infrastrukturen, en ökad andel gods på järnväg och sjö, en ökad intermodalitet och en implementering av fossilfria drivmedel krävs utvecklade styrmedel och teknikutveckling.



A. Samverkan för en ledande internationell logistikregion

BAKGRUND/STRATEGIER

Stockholm-Mälardalsregionen är en logistikregion bestående av flera noder och en infrastruktur som är viktig såväl nationellt som internationellt. Det är viktigt att Stockholm-Mälardalsregionen utvecklas i sin roll som nod i det internationella godstransportsystemet och att innovationskraften i regionen kring gods och logistik stärks. För detta behövs ett aktivt påverkansarbete, ökad kunskap och tydliga prioriteringar såväl inom regionen som gentemot staten och EU.

ÅTGÄRDER

Åtgärd	Hur	Syfte
A1. Skapa ett godstransportråd för Stockholm-Mälardalsregionen	Mälardalsrådet tar initiativ till att samla intressenter för att diskutera syfte, uppdrag, huvudmannaskap, ansvarsfördelning och arbetsformer.	Ett viktigt verktyg för samverkan med näringsliv och akademi. Jobba för genomförandet av strategin.
A2. Aktivt arbeta för att påverka EU:s strategier och regelverk (TEN-T, CEF m m).	Mälardalsrådet följer processen med hjälp av regionerna och stöder samverkan för att påverka inriktningen.	Finns med som del av EU:s prioriterade stråk och korridorer i syfte att få bättre förutsättningar att utveckla länkar och noder.
A3. Påverka lagar, riktlinjer m m för att ge förutsättningar för effektiva och hållbara godstransporter.	Mälardalsrådet och regionerna lyfter dessa frågor bland annat med hjälp av det storregionala godstransportrådet.	Skapa förutsättningar för effektiva och hållbara godstransporter.
A4. Påverka statlig nivå att bättre fånga godstransporternas nytta i de samhälls-ekonomiska kalkylerna.	Mälardalsrådet och regionerna tar initiativ till dialog med Trafikanalys och Trafikverket kring ämnet. Dialogen kan ske via det storregionala godstransportrådet.	Få bättre underlag och analyser för att kunna få bättre beslutsunderlag.
A5. Samverkan med näringslivet.	Samverkan sker främst via det storregionala godstransportrådet och via handelskammarnas nätverk. Branschspecifika möten och dialoger.	Få inspel från näringslivet. Skapa en gemensam bild. Verka för samsyn.
A6. Ta fram och bidra till kunskapsspridning.	Mälardalsrådet eller det storregionala godstransportrådet arrangerar en årlig storregional godskonferens med stöd av regionerna.	Stöd för regioner, kommuner, näringsliv och akademi att arbeta i linje med godsstrategin.

Åtgärd	Hur	Syfte
A7. Integrera gods i den fysiska planeringen (ÖP, detaljplan, RUS/RUFS).	Mälardalsrådet och regionerna lyfter denna fråga bland annat med hjälp av det storregionala godstransportrådet och samarbetet inom ÖMS.	Alla transportslag finns med i planeringen. Tydliggöra utmaningarna i stads- och landsbygdsplaneringen. Identifiera brister och behov gällande t ex omlastningspunkter.
A8. Verka för bättre statistik och modeller.	Mälardalsrådet och regionerna ansvarar för att: 1. Samverka med Trafikanalys 2. Bygga upp förtroende hos transportföretag (t ex Sveriges Åkeriföretag) och lyfta fram nyttan med transportstatistik och informationsspridning mellan aktörer. Använda och utveckla modeller i samverkan med företag och akademi 3. Samla aktörer som kan utgöra beställare av statistik Det storregionala godstransportrådet kan användas som plattform för dessa aktiviteter.	Bättre underlag och flödesoptimering.
A9. Testa nya tekniska lösningar, lösningar för bättre informations-säkerhet m m och implementera bra åtgärder som genomförts på annat håll. Vara öppna för ny teknik.	Kommuner och regioner samverkar kring dessa frågor via Mälardalsrådet och/eller via det storregionala godstransportrådet. <i>Se åtgärd under rubriken Hållbara godstransporter.</i>	Bättre möjligheter att få till stånd tester i Stockholm-Mälardalsregionen om vi samverkar. Implementering kan ske snabbare om vi samverkar.
A10. Samverkan för att åtgärda bristen på kompetens inom gods- och logistiksektorn, inte minst avseende lokförare och lastbilschaufförer.	Samverkan inom ramen för Mälardalsrådet inklusive samverkan med En Bättre Matchning och samverkan inom ramen för det storregionala godstransportrådet.	Skapa tillgång till kompetens.
A11. Samverkan för en bättre omvärldsbevakning • Vad har man gjort på olika ställen i Europa för att främja hållbarhet? • Vilka av dessa eller varianter kan Sverige ha nytta av/genomföra?	Samverkan inom ramen för Mälardalsrådet och det storregionala godstransportrådet.	Bättre möjligheter att få till stånd tester i Stockholm-Mälardalsregionen om vi samverkar.

SÅ HÄR FÖLJER VI UTVECKLINGEN

- Andel av TEN-T:s core network i Stockholm-Mälardalsregionen som uppfyller kvalitetskraven.
- Andel av TEN-T:s comprehensive network i Stockholm-Mälardalsregionen som uppfyller kvalitetskraven.
- Andel av landets 25 största lager/logistikverksamheter.
- Antal kommuner/delregioner på Intelligent logistiks lista över bästa logistiklägen.

B. Effektiv och hållbar struktur med noder och länkar

BAKGRUND/STRATEGIER

Stockholm-Mälarenregionens struktur för godstransporter består av flera strategiska noder och en infrastruktur som är viktiga länkar såväl nationellt som internationellt. Lokalisering av industriområden, terminaler, lager och transportvägar skapar förutsättningar för godstransporter. Olika godsslag kräver olika förutsättningar varför optimala lokaliseringar bör göras ur ett storregionalt perspektiv. Den storregionala samverkan ska användas som verktyg för att bibehålla och utveckla robusta regionala, nationella och internationella stråk med kapacitet och kvalitet, en effektiv struktur med noder samt goda förutsättningar för intermodalitet.

En strategi är att fokusera på att identifiera större brister som behöver åtgärdas i det befintliga systemet av strategiska noder och länkar som underlag till nationell, storregional, regional och kommunal planering. Syftet är att få till stånd investeringar för att stärka strategiska lägen och stråk i enlighet med de gemensamma övergripande prioriteringarna. Detta kräver att vi har en samsyn, kunskap om persontransporternas utveckling och att vi gemensamt arbetar för att upprätthålla en aktuell bild av strategiska noder och länkar samt de behov av åtgärder som krävs för att utveckla denna struktur.

Figur 1. Nuläge regionalt strategisk godsstruktur – viktiga stråk och noder.



Källa: Mälardalsrådets En Bättre Sits

Figur 2. Nuläge regionalt strategisk godsstruktur – viktiga stråk och noder. Detalj över regionens centrala delar.



Källa: Mälardalsrådets En Bättre Sits

Figur 3. Framtida regionalt strategisk godsstruktur – viktiga stråk och noder.



Källa: Mälardalsrådets En Bättre Sits

ÅTGÄRDER

Åtgärd	Hur	Syfte
B1. Inventera brister och behov med utgångspunkt i den storregionala strukturen och målen i En Bättre Sits.	Mälardalsrådet och regionerna: 1. Ta in underlag från Trafikverket och branschen för att få aktuell kunskap om brister och behov 2. Uppdatera återkommande basfakta om regionens godstransporter och infrastruktur. Det storregionala godstransportrådet kan användas som plattform för dessa aktiviteter.	Kunskap om brister och behov för att skapa en aktuell och förankrad helhetsbild om den strategiska godsinfrastrukturen i regionen. Underlag för nationell, storregional, regional och kommunal planering.
B2. Upprätthålla samsyn kring strukturen med strategiska noder, länkar och behov av åtgärder.	Kommuner och regioner samverkar kring dessa frågor via Mälardalsrådet och/eller via det storregionala godstransportrådet.	Få till stånd investeringar för att stärka strategiska lägen och stråk i enlighet med de gemensamma övergripande prioriteringarna.
B3. Verka för förbättrat underhåll i de stora godsstråken.	Kommuner och regioner samverkar för att spela in brister och behov till Trafikverket via Mälardalsrådet och/eller via det storregionala godstransportrådet.	Få en bättre kapacitet, minska olyckor och öka trafiksäkerheten.
B4. Inom ramen för befintliga regelverk ta större hänsyn till möjligheten att nyttja befintliga transporter på fartyg eller järnväg.	Ökad kunskap och goda exempel sprids via bland annat det storregionala godstransportrådet.	Ökad andel gods med sjöfart och järnväg.
B5. Vid upphandling av byggen och infrastrukturprojekt, där så är möjligt och miljömässigt fördelaktigt, alltid se över möjligheten att i dessa använda sjöfart som transport.	Ökad kunskap och goda exempel sprids via bland annat det storregionala godstransportrådet.	Ökad andel gods med sjöfart.
B6. Inventera behovet av säkra och trygga uppställningsplatser för godstrafik på väg.	Underlag från Trafikverket och regionerna.	Minskad störning av fordon som är olämpligt uppställda, förbättrad arbetsmiljö.

SÅ HÄR FÖLJER VI UTVECKLINGEN

- Antal prioriterade objekt i den storregionala systemanalysen som planeras och som är genomförda.
- Fördelning av godstransporter mellan väg, järnväg, sjöfart och flyg.

C. Minskad miljö- och klimatpåverkan

BAKGRUND/STRATEGIER

Godstransporternas klimatpåverkan är stor och godstransporterna i Stockholm-Mälarenregionen bedöms öka kraftigt, framför allt på väg. Godstransporterna påverkar även miljön på andra sätt, bland annat genom buller och hälsoskadliga utsläpp. Godstransporterna påverkar omgivningen genom att de kräver utrymme på vägar, järnvägar, i farleder och i luften. Inte minst kräver lager, terminaler och omlastningsplatser mark som då inte kan användas för andra ändamål.

För att få till stånd hållbara godstransporter krävs omställning av fordonsflottan till fossilfria och energieffektiva transporter. Detta kräver utveckling och introduktion av ny teknik och fossilfria alternativ, men också ökade transporter med järnväg och sjöfart. Den effektiva struktur som beskrivs ovan är en nödvändighet för att skapa ett hållbart godstransportsystem, ekonomiskt, ekologiskt och socialt, men behöver kompletteras med andra åtgärder för att styra godstransporterna i hållbar riktning.

Transportpolitik för detta måste framför allt utformas på internationell och nationell nivå, i nära samarbete med näringslivet. Den lokala och regionala nivån har dock en viktig roll att spela genom att aktivt möjliggöra, samordna och driva på omställningen. Testbäddar och utvecklingsprojekt för nya transportlösningar, kapacitet och infrastruktur för hållbara drivmedel samt gemensamma regler inom Stockholm-Mälarenregionen gällande bland annat miljözoner är prioriterade åtgärdsområden för det storregionala samarbetet.

För att få till stånd hållbara godstransporter krävs omställning av fordonsflottan till fossilfria och energieffektiva transporter. Detta kräver utveckling och introduktion av ny teknik och fossilfria alternativ, men också ökade transporter med järnväg och sjöfart.



ÅTGÄRDER

Åtgärd	Hur	Syfte
C1. Gemensamma tillämpningar av miljözonsregler.	Samverkan inom ramen för Mälardalsrådet och det storregionala godstransportrådet för att skapa förutsättningar för gemensamma tillämpningar av miljözonsregler. Samma åtgärd återfinns även under rubrik <i>Godstransporter i både stad och land</i> .	Skapa enkelhet för transportföretagen.
C2. Skapa förutsättningar för kapacitet och infrastruktur för fossilfria och energieffektiva drivmedel.	Samverkan inom ramen för Mälardalsrådet och det storregionala godstransportrådet.	Bidra till att skapa kapacitet och infrastruktur för fossilfria och energieffektiva drivmedel.
C3. Samverkan för att skapa förutsättningar för produktion av fossilfria och energieffektiva drivmedel.	Samverkan inom ramen för Mälardalsrådet och det storregionala godstransportrådet.	Bidra till produktion av hållbara drivmedel.
C4/A9. Testa nya tekniska lösningar och implementera bra åtgärder som genomförts på annat håll. Vara öppna för ny teknik.	Åtgärden finns även under rubrik <i>Samverkan för en ledande internationell logistikregion</i> .	Bättre möjligheter att få till stånd tester i Stockholm-Mälardalsregionen om vi samverkar. Implementering kan ske snabbare om vi samverkar.
C5. Samverkan för att skapa förutsättningar för samlastning och ökad fyllnadsgrad.	Samverkan inom ramen för Mälardalsrådet och det storregionala godstransportrådet.	Mer effektiva transporter.
C6. Öka kunskapen och sprida kunskap om fossilfria och energieffektiva transporter.	Samverkan inom ramen för Mälardalsrådet och det storregionala godstransportrådet.	Skapa förutsättningar för fler fossilfria och energieffektiva godstransporter.
C7. Påverka regelverk, styrmedel och avgifter för inre vattenvägar, kust- och närsjöfart.	Samverkan inom ramen för Mälardalsrådet och det storregionala godstransportrådet.	Skapa förutsättningar för ökad andel godstransporter med sjöfart.

SÅ HÄR FÖLJER VI UTVECKLINGEN

- Godstransporternas fördelning mellan transportslag.
- Andel fossilfri energi och förnybar energi av total energi som nyttjas av tunga fordon.

D. Transporter i både stad och land

BAKGRUND/STRATEGIER

Det är viktigt att godset kan ta sig till och från produktion och konsumtion på ett effektivt och hållbart sätt i alla Stockholms-Mälardalsregionens delar. Större tätorter påverkas av olika typer av godstransporter – varudistribution, bygg- och masstransporter, avfallshantering m m och det finns miljöproblem och konkurrens om marken som måste hanteras. På landsbygden har jord- och skogsbruket särskilda behov av tillgänglighet och bärighet. Varudistributionen, avfallshanteringen m m måste därtill fungera på ett hållbart sätt även i regionens mer glesbefolkade delar.

Dessa frågor hanteras i första hand på kommunal och regional nivå, men storregional samverkan kan vara ett sätt att samordna bland annat lokala regelverk eller vara ett stöd för utveckling genom att sprida goda exempel, utveckla gemensamma projekt eller verktyg för styrning och uppföljning.

ÅTGÄRDER

Åtgärd	Hur	Syfte
D1/C1. Gemensamma tillämpningar av miljözonsregler.	Samverkan inom ramen för Mälardalsrådet och det storregionala godstransportrådet för att skapa förutsättningar för gemensamma tillämpningar av miljözonsregler. Samma åtgärd återfinns även under rubrik <i>Minskad miljö- och klimatpåverkan</i> .	Enhetlig tillämpning av verktyget miljözoner effektiviserar godstransporterna genom enkelhet och tydlighet.
D2. Samverkan för samordning av lastplatser, terminaler, uppställningsplatser och omledningsvägar.	Samverkan inom ramen för Mälardalsrådet och det storregionala godstransportrådet.	Skapar förutsättningar för effektiva godstransporter.
D3. Samverkan för att säkerställa god kvalitet genom effektivare väg- och järnvägstransporter. Framför allt för ökad bärighet på vägar och införande av ökade fordonslängder såväl för väg som järnväg.	Samverkan inom ramen för Mälardalsrådet och det storregionala godstransportrådet för att vidmakthålla och komma i kapp med rätt bärighet på väg genom att vägar upplåts för bärighet (bk1 och bk4) och för längre fordon på 34,5 m på stamvägnätet. Fortsatt utvecklat järnvägsnät för 750 meter långa tåg.	Säkerställa god kvalitet genom ökad kapacitet, användbarhet och robusthet för godstransporternas infrastruktur.

SÅ HÄR FÖLJER VI UTVECKLINGEN

- Antal miljözoner.
- Mil vägar med behov av bättre bärighet.



5. Fortsatt arbete

Den storregionala godsstrategin pekar på ett stort behov av samverkan och samordning. Ett storregionalt godstransportråd ska bildas och när det är bildat bör det ta ansvar för en stor del av de aktiviteter som prioriterats i detta dokument.

Även när det finns ett storregionalt godstransportråd kommer Mälardalsrådet att vara en naturlig plattform för mycket av detta arbete, inte minst för samordning av regionernas och kommunernas arbete.

6. Uppföljning

Strategin bör följas upp årligen. Ansvaret för uppföljningen bör ligga på Mälardalsrådet i samverkan med det storregionala godstransportrådet.



Effektiv godshantering och varuförsörjning

Från Framtidens resor – Storregional systemanalys för Stockholm-Mälarenregionen 2020

Vad behövs från nationell nivå?

Det är prioriterat att upprätthålla funktionerna i de viktigaste/nationella godsstråken samt möjliggöra för en högre andel sjöfart. Den nya hamnen i Norvik och Mälarprojektet innebär stor utvecklingspotential för närsjöfart, inre vattenvägar och kustsjöfart, men förutsätter ett anpassat regelverk som möjliggör för detta. Vidare behöver landinfrastrukturen till hamnarna anpassas för att deras kapacitet ska kunna nyttjas fullt ut och Mälarprojektet kräver även en ombyggd Hjulstabro för att nå sin fulla potential.

Det behövs ett ökat underhåll och åtgärdande av kapacitetsbrister, framför allt i järnvägs- och vägsystemet runt Stockholm samt längs de stora godsstråken genom Stockholm-Mälarenregionen.

Det måste finnas kapacitet för ökad andel gods på järnväg, där försörjningen av kombiterminalerna i regionen norrifrån och söderifrån samt tillräcklig kapacitet för transittrafiken är avgörande. Bergslagsbanan mellan Borlänge och Frövi och Västra stambanan behöver förstärkas och Ostkustbanan behöver en bättre anslutning till järnvägsnätet i Hallsberg. Därtill behövs ökad kapacitet på Södra stambanan samt på Värmlandsbanan, oavsett om nuvarande banor avlastas genom nya banor i en framtid.

En ökad godstrafik på järnväg ska ske i samklang med persontrafikens utveckling. I det korta perspektivet innebär det att tågtilldelningsprocessen behöver ses över och godsflöden i möjligaste mån styras om till andra stråk, tider eller tåglägeskanaler som möjliggör en utvecklad persontrafik. I det längre perspektivet behöver spårkapaciteten på belastade järnvägssträckor i regionen räcka till för både person- och godstrafik genom åtgärder som leder till effektivare nyttjande av kapacitet.

På vägsidan är det framför allt kapacitet och standard på Europavägarna som behöver prioriteras. På riksvägsnivå är de nord-sydgående förbindelserna viktigast för att förbättra försörjningen av de stora logistikcentrumen i västra Mälarenregionen och för att minska påverkan av transitflöden som idag till stor del går genom centrala Stockholm. Den nya hamnen i Norvik kräver därtill kapacitetsförstärkning i vägnätet i södra Stockholmsregionen.

För ett bättre tillvaratagande av infrastrukturen, en ökad andel gods på järnväg och sjö, en ökad intermodalitet och en implementering av fossilfria drivmedel krävs utvecklade styrmedel och teknikutveckling. Lika förutsättningar mellan trafikslagen, marginalkostnadsprincipen, behöver också uppnås. Detta arbete behöver framför allt ske på nationell och internationell nivå, men regionen har ett ansvar att understödja och samordna utvecklingen i Stockholm-Mälarenregionen.

Om man väljer att bygga ut ett nationellt elvägssystem, bör det starta med pågående utredningssträckor på E20 och rv73, och som nästa steg E4 Uppsala-Linköping. Det finns även behov av åtgärder på vägnätet i form av ökad kapacitet med rast- och viloplatser samt komplettering av omledningsvägar på de sträckor av de tunga stråken som saknar sådana.

Bristen på kompetens inom infrastrukturen har ökat på senare år inom såväl högskoleyrken som andra yrken. Det råder brist på arbetskraft i stora delar av processen från planering via projektering till utförande, vilket behöver åtgärdas för att klara behoven inom infrastrukturen.

Stockholm-Mälarenregionens åtagande

Implementera den storregionala godsstrategin som omfattar en utvecklad samverkan och systemsyn för att förbättra beredskapen för framtida åtgärder i transportsystemet i Stockholm-Mälarenregionen.



En Bättre Sits

Sju län – Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Södermanland, Östergötland och Gotland – samarbetar sedan flera år tillbaka i transportpolitiska frågor i Mälardalsrådets En Bättre Sits-process. Under den senaste perioden har även Gävleborg medverkat i arbetet.

Genom En Bättre Sits har parterna åtagit sig att utveckla och implementera en storregional godsstrategi för Stockholm-Mälardalenregionen. Den storregionala godsstrategin har tagits fram i en bred process där en stor grupp politiker och tjänstepersoner mejslat fram och enats om gemensamma strategier och åtgärder för att säkerställa godstransporternas framkomlighet i Stockholm-Mälardalenregionen.

enbattresits.se



MÄLARDALSRÅDET

malardalsradet.se

Mälardalsrådet driver medlemmarnas frågor för konkreta resultat inom infrastruktur, kompetensförsörjning, innovation, maritim samverkan och internationella jämförelser. Vi samlar våra kommuner och regioner till en dynamisk mötesplats för politik, näringsliv och akademi.