

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, RUFS 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 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. 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 Stockholmshem
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
Coompanion 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
Medicarrier
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
Norrtälje Energi AB
Norrtälje 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
Sodexo 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

Regional gods- strategi för Stock- holms län

2017-11-16

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

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

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

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

Innehåll

Förord.....	3
Inledning.....	4
Bakgrund och syfte.....	4
RUFS 2050	5
Utmaningar, behov och brister	7
Kapacitet och framkomlighet.....	7
Urbanisering och förtätning.....	8
Systemeffekter och styrning för hållbar utveckling.....	8
Strategisk inriktning.....	10
Strategiska områden.....	11
Handlingsområden för genomförande.....	12
Nuläge, prognoser och trender	16
Utgångspunkter och förutsättningar.....	16
Omvärldstrender – Megatrender	18
Godstransporter i Stockholms län - nuläge.....	20
Godstransporter i Stockholms län 2050	23

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. Våra personliga val och vanor har förändrats snabbt, vilket påtagligt har förändrat godsets förutsättningar. Stockholmsregionen växer och därmed ökar även godstransporterna. Det är en stor samhällsutmaning att möta behovet av transporter och samtidigt minimera trängsel och öka framkomligheten i transportsystemet samt att nå klimatomåttet 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 och att nå visionen för regionen - att vara Europas mest attraktiva storstadsregion.

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

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 deltagande från länets aktörer. Identifierande av utmaningar, strategiska områden samt handlingsområden har gjorts genom ett aktivt deltagande av kommuner, länsstyrelsen, trafikverket, hamnbolag, transportaktörer, akademi m.fl. En analys har gjorts för att identifiera och utveckla vilka strategiska områden som är angelägna för regionen att fokusera på i en godsstrategi. Utmaningar, brister och behov har tillsammans med nuläge, prognos samt trender och påverkansfaktorer satts i relation till regionens mål och strategidokument – förslaget till RUFS 2050

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 Wiik

Förvaltningschef, Tillväxt- och regionplaneförvaltningen

Inledning

Bakgrund och syfte

Stockholmsregionen är landets största konsumentmarknad. 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 bebyggelsetäthet 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 RUFS 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 innevånare 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 minskar 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 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 nedan 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 varustransporterna.

Illustration: Vision och målbild RUFS

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

(Illustration)

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

(Illustration)

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* 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 av 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 transporterna, 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

(Illustration)

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 trögrörliga, 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.

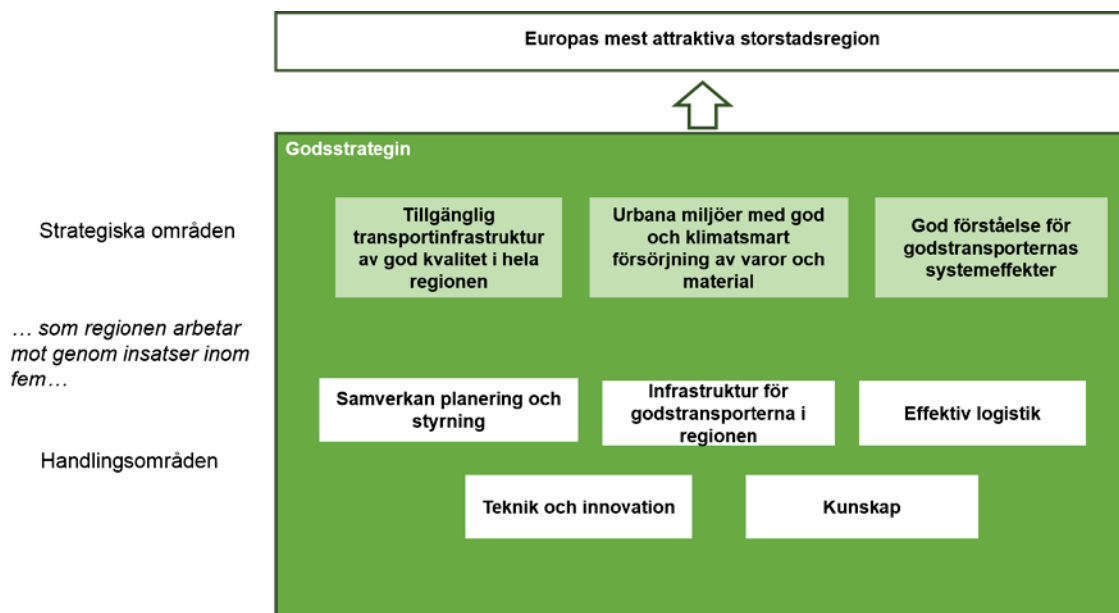
Strategisk inriktning

Visionen för Stockholmsregionen, så som den uttrycks i förslag till RUFS 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 RUFS. Områdena förutsätter en bred samverkan mellan olika aktörer.

Godsstrategin för Stockholms län 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 RUFS 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 RUFS 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 RUFS 2050, de strategiska områdena och de prioriterade 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

(Illustration)

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

(Illustration)

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

(Illustration)

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-, miljörelaterad- 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

(Illustration)

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-stegsprincip 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

(Illustration)

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

(Illustration)

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 transporterna 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 fyllnadsgradensamt att sprida transporterna 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

(Illustration)

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 följd effekt av effektivare transporter kan också vara ökade transporter eftersom transporterna 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 el-vägar 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

(Illustration)

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 akademins kompetens uppmärksammas och tas till vara. Akademien bör involveras i ett tidigt skede, vid idé- och problemformulering, för att dra nytta av dess kompetens och för att stärka akademien 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 akademien.

Nuläge, prognoser och trender

Utgångspunkter och förutsättningar

I Stockholms län bor det idag närmare 2,3 miljoner invånare. Befolkningen i länet förväntas öka till 3,4 miljoner invånare till år 2050.¹ 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 eftermiddagstimmarna. 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

¹ Framskrivningar av befolkning och sysselsättning i östra Mellansverige, TRF rapport 2017:02

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:

- Kollektivtrafknära 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 transporter 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.

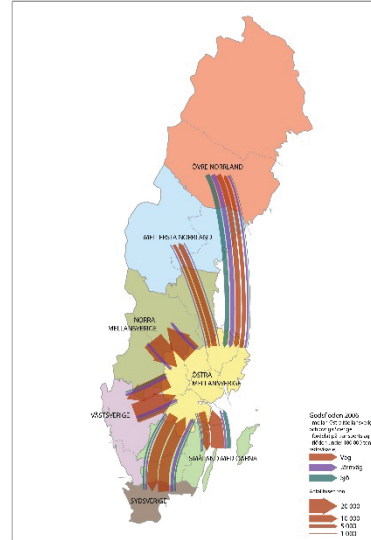
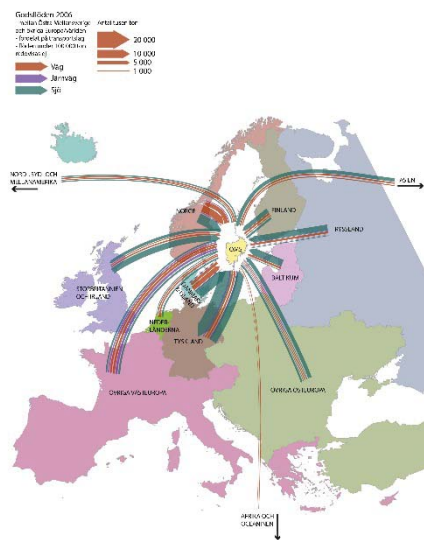
Figur: Gods- och logistikstruktur i Stockholms län



Källa: RUF 2050 utställning, Tillväxt- och regionplaneförvaltningen SLL (2017)

Figur a Internationella godsströmmar till/från Stockholm-Mälardalenregionen

Figur b Nationella godsströmmar till/från Stockholm-Mälardalenregionen



Källa Mälardalsrådet/En bättre sats. 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 förtätningen 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 2016.² 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.

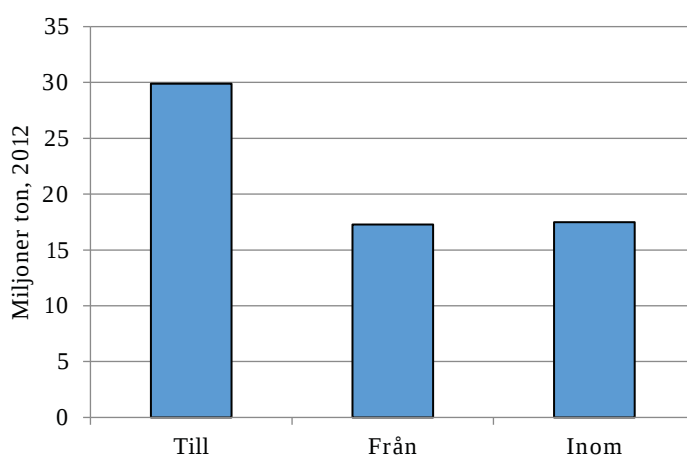
Teknikutveckling och digitalisering bidrar till en effektiv resursanvändning av transportsystemet. Kunskaper och insikter om ändliga och knappa resurser förväntas påskynda teknikutvecklingen som är kopplad till energi och transporter. Teknikutvecklingen kan bidra till att minska utsläppen från transporter 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.

² E-barometern 2016 årsrapport, HUI

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 infrastrukturprojekt, vilket genererar mycket gods. Dessa utgör en stor andel av godstransporterna i regionen.

Figur Godsflöden till, från och inom Stockholmsregionen 2012



Källa: Indata till Trafikverkets godsmodell Samgods, Trafikverket (2016)

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.

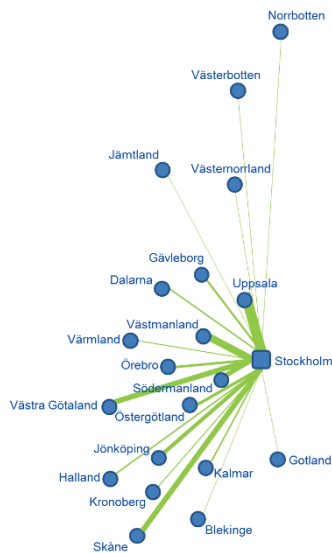
I det sista ledet i distributionskedjan transporteras godset ofta med så kallade, lätta lastbilar som dessvärre inte syns i de statistiska verktygen som är tillgängliga. Det innebär att vägtransporterna är betydligt mer omfattande än vad den tillgängliga statistiken visar. Lastbilar delas in i lätta 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.

Hur transporteras godset?

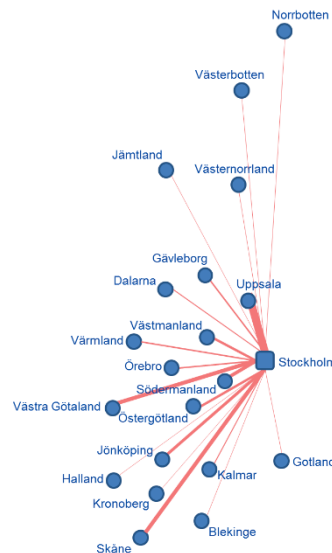
Listat efter antalet transporter kommer de inrikes lastbilstransporterna till Stockholms län från följande län: Uppsala, Västmanlands, Skåne, Västra Götaland, Södermanland

Figur Lastbilstransporter till, respektive från Stockholms län 2015

Lastbilstransporter till Stockholms län 2015



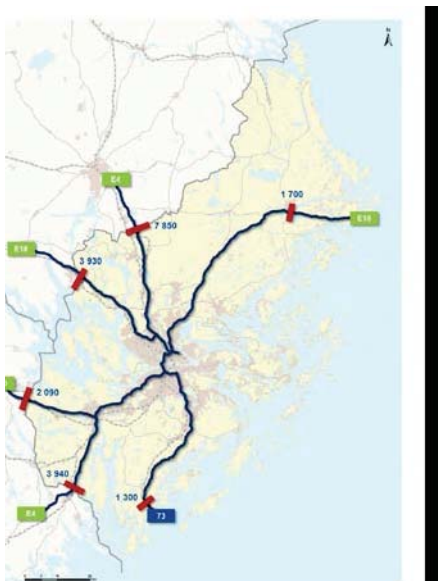
Lastbilstransporter från Stockholms län 2015



Källa Lastbilstrafik 2015, Trafikanalys

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.

Figur 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: Trafikverkets karttjänst för vägtrafikering, Trafikverket 2015

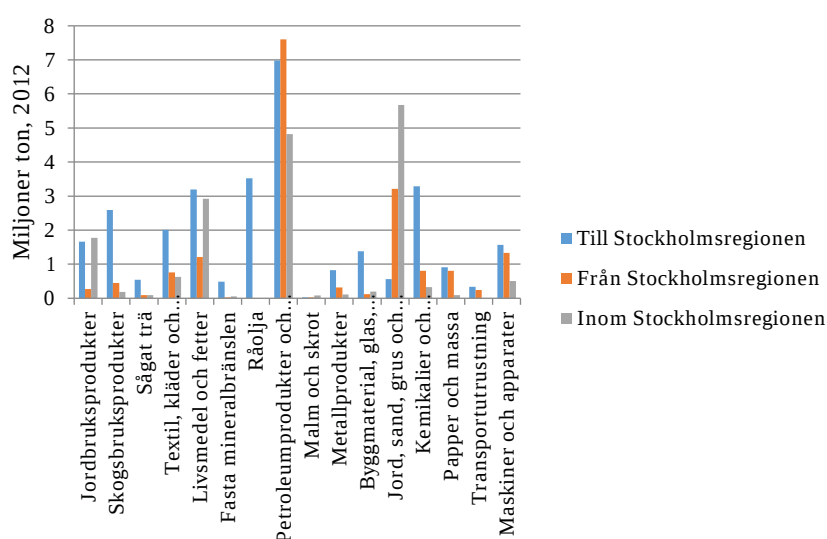
Stockholm är en central punkt i det nationella järnvägssystemet. Åtta av tio inrikes persontågsresor med tåg inleds eller avslutas i Stockholm. Godstransporter på järnväg ska samsas om kapaciteten och utrymmet med persontrafiken. Här kommer godstransporterna främst söderifrån och de innehåller framför 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.

Vad transporteras?

I ton räknat är petroleumprodukter och kemikalier, samt av 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.

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



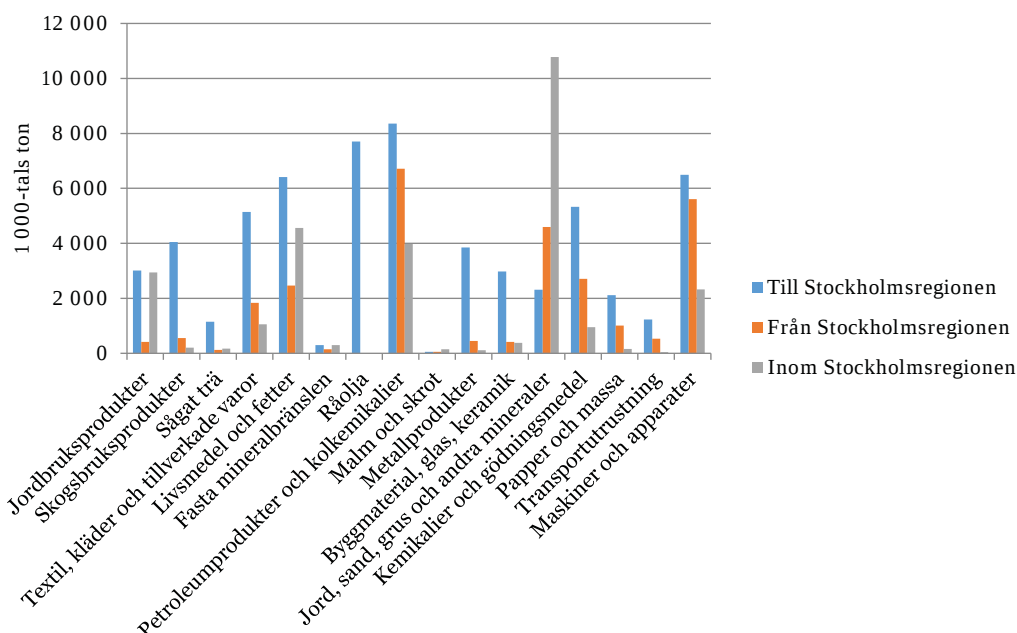
Källa: Indata till Trafikverkets godsmodell Samgoods, Trafikverket (2016)

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.

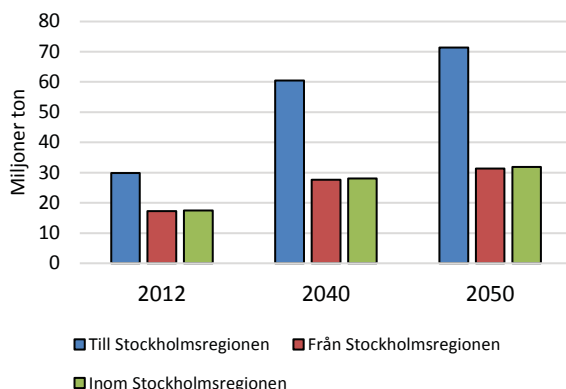
Figur: Totala godstransporter till, från och inom länet 2040 per varuslag



Källa: Indata till Trafikverkets godsmodell Samgoods, Trafikverket (2016)

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 ovan redovisas den transporten endast som en transport från Stockholmsregionen.

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

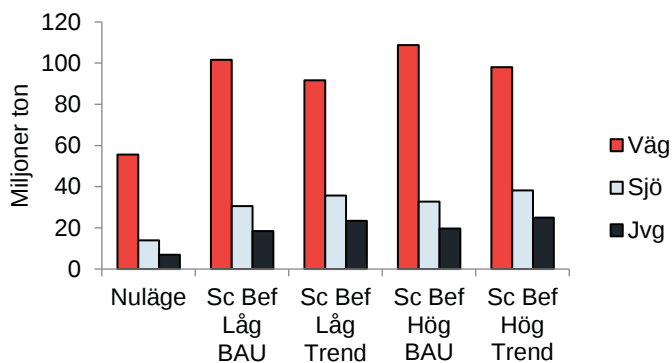


Källa: SLLTRF Gods och logistik i Stockholms län 2050 2017:4

Landstingets studie Gods och logistik 2050, redovisas fyra scenarier för godstransporter 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 godstransporterna 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 transporterna 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.

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



Källa: SLLTRF Gods och logistik i Stockholms län 2050 2017:4

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