



EN BÄTTRE SITS

STORREGIONAL GODSSTRATEGI
FÖR STOCKHOLM-MÄLARREGIONEN
STRATEGIER OCH ÅTGÄRDER

APRIL 2020. EJ LAYOUTAD VERSION



MÄLARDALSRÅDET

Innehållsförteckning

1. Inledning.....	3
2. Internationella, nationella och regionala mål och strategier att förhålla sig till.....	4
3. Utmaningar för Stockholm-Mälardalen 	4
4. Strategiska områden och åtgärder.....	5
Övergripande prioriteringar	5
A. Samverkan för en ledande internationell logistikregion	6
B. Effektiv och hållbar struktur med noder och länkar	8
C. Minskad miljö- och klimatpåverkan	14
D. Transporter i både stad och land	15
5. Fortsatt arbete.....	16
6. Uppföljning.....	16

1. Inledning

Varje år fraktas 150 miljoner ton gods till, från eller genom Stockholm-Mälardalenregionen. 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 europeiska TEN-T-nätet.

Välfungerande godstransporter är en förutsättning för en levande och attraktiv Stockholm-Mälardalenregion. 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-Mälardalenregionen kring godstransporternas behov och utmaningar.

Regionerna och kommunerna i Stockholm-Mälardalenregionen 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 (Systemanalysen). 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-Mälardalenregionen, inte minst vad gäller godstransporter. För föreliggande syfte är det viktigt och önskvärt att inkludera Gävleborgs län i den storregionala godsstrategin för Stockholm-Mälardalenregionen.

I Systemanalys 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

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. 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 Sits 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 Sits 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.

Stockholm-Mälarenregionens systemanalys 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

En utförlig beskrivning av Stockholm-Mälarenregionens utmaningar finns i delrapporten om mål, nuläge och utmaningar från 2018. Här finns även information om varifrån fakta är hämtat.

De totala godsmängderna (ton) beräknas öka med 65% 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 räcka till både persontransporter 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

I närtid kommer en del större förändringar ske som ändrar förutsättningar och möjligheter för godstrafiken. En av dessa är den nya hamnen i Norvik, som till del avlastar centrala Stockholm. En ökad sjöfart har stor potential att ta en del av de långväga transporterna till/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 vägavsnitt ökar på grund av ökad vägtrafik till och från hamnarna.

Större förändringar som ligger längre bort i tid: 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/från Stockholm-Mälarenregionen och för storregional persontrafik. En utbyggnad av Ostkustbanan till fyra spår hela vägen Stockholm-Uppsala ökar också möjligheterna för godstrafik till/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 drivmedeltillgång, elförsörjning, it/telekommunikationer och sabotage. Detta innebär behov av åtgärder för att öka redundans och robusthet.

4. Strategiska områden och åtgärder

För att svara upp mot utmaningarna behöver kapaciteten både öka och bättre tas tillvara. Framför allt avseende 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

Övergripande prioriteringar

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 förändrat och anpassat regelverk som möjliggör för detta. 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 i Norvik 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-Mälardalenregionen.

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.

A. Samverkan för en ledande internationell logistikregion

Bakgrund/strategier

Stockholm-Mälardalenregionen är en logistikregion bestående av flera noder och en infrastruktur som är viktiga länkar såväl nationellt som internationellt. Det är viktigt att Stockholm-Mälardalenregionen 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 godstransportråd för Stockholm-Mälardalenregionen	Mälardalsrådet tar initiativ till att samla intressenter för att diskutera syfte, uppdrag, huvudmannaskap, ansvarsfördelning och arbetsformer.	Ett viktigt verktyg på 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	Finns med som del av EU:s prioriterade stråk och korridorer i syfte att få

	Samverkan för att påverka inriktningen	Bättre förutsättningar att utveckla länkar och noder.
A3. Påverka lagar, riktlinjer mm 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 samhällsekonomiska 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/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 gods-konferens med stöd av regionerna.	Stöd för regioner, kommuner, näringsliv och akademi att arbeta i linje med godsstrategin.
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 och 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. Bygg upp förtroende hos transportföretag (t.ex. Sv Åkeriföretag) och få dem att se nyttan i transportstatistik->Mer villiga att dela med sig av info 3. Använd och utveckla modeller i samverkan med företag och akademi	Bättre underlag och bättre flödesoptimering.

	4. Samla aktörer som kan utgöra beställare av statistik Det storregionala godstransportrådet kan användas som plattform för dessa aktiviteter.	
A9. Testa nya tekniska lösningar, lösningar för bättre informationssäkerhet 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 vår storregion 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 vår storregion om vi samverkar.

Så här följer vi utvecklingen

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

B. Effektiv och hållbar struktur med noder och länkar

Bakgrund/strategier

Stockholm-Mälarregionens 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 i syfte att ge underlag till nationell, storregional, regional

och kommunal planering. Detta för att få till stånd investeringar för att stärka strategiska lägen och stråk i enlighet med de gemensamma övergripande prioriteringarna. Något som 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. Karta nuläge regionalt strategisk godsstruktur – viktiga stråk och noder



Figur 2. Karta nuläge regionalt strategisk godsstruktur - viktiga stråk och noder. Detalj över regionens centrala delar



Figur 3. Karta över framtida regionalt strategisk godsstruktur - viktiga stråk och noder



Åtgärder

Åtgärd	Hur	Syfte
B1. Inventera de brister och behov med utgångspunkt i den storregionala strukturen och målen i En Bättre Sits.	Mälardalsrådet och regionerna: 1. Tar in underlag från Trafikverket och branschen för att få aktuell kunskap om brister och behov 2. Uppdaterar 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 kunskap 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, 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, 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 regionala 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-Mälardalsregionen 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.

Politik 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-Mälardalsregionen gällande bland annat miljözoner är prioriterade åtgärdsområden för det storregionala samarbetet.

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 o 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 vår storregion 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-Mälarregionens delar. Större tätorter påverkas av olika typer av godstransporter – varudistribution, bygg- och masstransporter, avfallshantering mm 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 mm 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 t.ex. 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	Enhetlig tillämpning av verktyget miljözoner effektiviserar

	skapa förutsättningar för gemensamma tillämpningar av miljözonsregler. Samma åtgärd återfinns även under rubrik <i>Minskad miljö- och klimatpåverkan</i>	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 säkerställ 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 m långa tåg.	Säkerställa god kvalitet genom ökad kapacitet, användbarhet och robusthet för godstransporternas infrastruktur.

Indikatorer

- 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 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.