



# Stockholm-Mälarregionens godstransporter

Ställningstaganden från En Bättre Sits temagrupp

# Innehåll

<b>Ställningstaganden</b>	<b>3</b>
<b>Bakgrund</b>	<b>4</b>
En systemanalys för Stockholm-Mälardalens regionens transporter	4
Godstransporter i Stockholm-Mälardalens regionen	5
Om den här rapporten och fortsatt arbete	5
Avgränsning – Godstransporter	5
Temagrupperns process	5
Läsanvisningar	6
Inspel till systemanalysen för Stockholm-Mälardalens regionens transporter 2024	6
<b>Öka järnvägskapaciteten</b>	<b>7</b>
Därför är detta viktigt	7
Detta behöver göras	10
<b>Effektivisera befintligt transportsystem</b>	<b>11</b>
Därför är detta viktigt	11
Detta behöver göras	15
<b>Framtidssäkra transportsystemet och ställ om till hållbara godstransporter</b>	<b>17</b>
Därför är detta viktigt	17
Detta behöver göras	19
<b>Godset ska komma fram i tid även under störning</b>	<b>21</b>
Därför är detta viktigt	21
Detta behöver göras	23
<b>Illustration av Stockholm-Mälardalens regionens godstransportsystem</b>	<b>24</b>
<b>Källförteckning</b>	<b>26</b>
<b>En Bättre Sits temagrupp Godstransporter</b>	<b>27</b>

# Ställningstaganden

**Öka järnvägskapaciteten**

**Effektivisera befintligt transportsystem**

**Framtidssäkra transportsystemet och ställ om till hållbara godstransporter**

**Godset ska komma fram i tid även under störning**

# Bakgrund



I Stockholm-Mälardalen bor 4,3 miljoner människor som tillsammans bidrar till hälften av Sveriges BNP. Fram till 2050 beräknas befolkningen öka med över 800 000 invånare.<sup>1</sup> 8 av 10 tåg i landet startar eller slutar sin resa i Stockholm. Ett stopp eller en störning i trafiksystemet i Stockholm-Mälardalen får konsekvenser för stora delar av landet.

En Bättre Sits är det storregionala transportpolitiska samarbetet mellan de sju länen Stockholm, Sörmland, Uppsala, Västmanland, Örebro, Östergötland och Gotland. Arbetet koordineras av Mälardalsrådet. Inom ramen för samarbetet har länen enats om gemensamma mål om en sammanhållen, hållbar region med infrastruktur som underlättar för människors vardag, godstransporter och en utvecklad handel.

## En Bättre Sits-samarbetets transportpolitiska mål

### Målet är att skapa ett transportsystem...

- ... där regionens och nationens internationella konkurrenskraft utvecklas och bidrar till ökad attraktivitet för de samverkande länen i Stockholm-Mälardalen
- ... som stöttar en hållbar regional utveckling i Stockholm-Mälardalen – ekonomiskt, socialt och ekologiskt
- ... där samverkan, helhetssyn och utnyttjande av alla fyra trafikslagen leder till transporteffektivitet
- ... där flerkärnighet och en förstord arbets- och bostadsmarknad främjar regional utveckling

## En systemanalys för Stockholm-Mälardalens transporter

I En Bättre Sits-samarbetet har de sju länen gemensamt identifierat hur Stockholm-Mälardalens transportsystem och transportinfrastruktur ska utvecklas för att bidra till hållbar regional utveckling och för att möta framtidens behov och utmaningar. Inriktningen beskrivs i en politiskt förankrad trafikslagsövergripande systemanalys. Systemanalysen uppdaterades senast 2020 och har titeln ”Framtidens resor – Storregional systemanalys för Stockholm-Mälardalen”.

Med anledning av omvärldsförändringar och nya utmaningar aktualiserar regionerna i En Bättre Sits-samarbetet systemanalysen. Under år 2023 har skett ett gediget arbete i tre temagrupper med fokus på Storregional kollektivtrafik, Godstransporter, samt Internationell tillgänglighet och konkurrenskraft. Arbetet har letts

<sup>1</sup> ÖMS (2023): Framskrivningar av befolkning och sysselsättning – i östra Mellansverige

av regionala representanter ur samarbetets politiska styrgrupp, men även innefattat kommunal representation från de sju länen. Totalt har ett sjuttioal politiska representanter deltagit i arbetet. Som stöd till deltagarna och för planering av processen har det funnits en bred tjänstepersonsberedning. Syftet med temagruppernas arbete har varit att diskutera viktiga vägvalsfrågor kopplat till det storregionala transportsystemets funktionalitet och behov av utveckling för att landa i gemensamma ställningstaganden över läns- och partigränser.

## Godstransporter i Stockholm-Mälardalenregionen

Varje år fraktas 150 miljoner ton gods till, från eller genom Stockholm-Mälardalenregionen. En stor del av varorna fraktas in i regionen, som är 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). Störst andel gods fraktas på väg, därefter med sjöfart respektive järnväg.<sup>2</sup> Flygfrakten är volymmässigt liten men värdemässigt stor och är nära kopplad till persontrafiken och regionens internationella tillgänglighet eftersom flygfrakten kan stå för upp mot 20 procent av en flyglinjes lönsamhet.<sup>3</sup>

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.

## Om den här rapporten och fortsatt arbete

### Avgränsning – Godstransporter

Den här rapporten innefattar resultaten från diskussionerna i temagrupperna Godstransporter. Fokus har varit på, men inte helt avgränsats till, godstransporter via de fyra trafikslagen järnväg, väg, sjöfart och flyg. Diskussionerna har berört totalförsvarets behov av godstransporter, men en avgränsning har gjorts i temagruppernas ställningstaganden till ett mer övergripande sårbarhetsperspektiv. Persontransporter har endast berörts där de haft en direkt koppling till eller bäring på godstransporter.

### Temagruppernas process

Temagrupperna har under processen haft fem möten från april 2023 till december 2023. Gruppen har därtill gjort gemensamma studiebesök. Fokus har varit att vidareutveckla den storregionala samsynen. Processen har varit iterativ och fokuserat på gemensam kunskapsuppbyggnad genom underlag, presentationer och diskussioner kring godstransporternas utmaningar med koppling till En Bättre Sits transportpolitiska mål för en hållbar och stärkt utveckling

<sup>2</sup> Mälardalsrådet (2018): Storregional godsstrategi för Stockholm-Mälardalenregionen – Delrapport om mål, nuläge och utmaningar

<sup>3</sup> Mälardalsrådet (2020): 11 ställningstaganden för internationell tillgänglighet och konkurrenskraft. Rapport från En Bättre Sits temagrupp Internationell tillgänglighet och konkurrenskraft

av Stockholm-Mälardalenregionen. Gruppen har även diskuterat olika lösningar för att möta utmaningarna. Här har deltagarna identifierat olika aktörer med rådighet, inklusive kommuner och regioner i Stockholm-Mälardalenregionen själva eller i samverkan med andra. Ett arbete har gjorts för att på ett övergripande plan illustrera godstransportsystemet med dess viktiga noder i Stockholm-Mälardalenregionen.

### Läsanvisningar

I den här rapporten redovisas temagruppens gemensamma ställningstaganden för Stockholm-Mälardalenregionens godstransporter. Kapitelindelningen motsvarar övergripande ställningstaganden. Varje kapitel innefattar mer konkreta ställningstaganden följt av en underbyggande text. I slutet av varje kapitel sammanfattas olika lösningar som gruppen lyft som viktiga att påtala i sammanhanget, och aktörer med rådighet.

### Inspel till systemanalysen för Stockholm-Mälardalenregionens transporter 2024

Ställningstagandena från temagruppen Godstransporter, inklusive illustrationen av godstransportsystemet, vägs samman med rapporterna från övriga två temagrupper och blir viktiga inspel i arbetet med att aktualisera den storregionala systemanalysen för Stockholm-Mälardalenregionens transportsystem under 2024. I systemanalysen beskrivs behov av utveckling, prioriterade stråk och funktioner sammanvägt ur ett systemperspektiv.

## Öka järnvägskapaciteten

- **Godstransporter på järnväg behöver mer kapacitet och redundans**
- **Påskynda arbetet med att införa ERTMS och digitalisera järnvägssystemet**
- **Använd trimningsåtgärder för effektivt användande av tillgängliga ekonomiska ramar**

### Därför är detta viktigt

Järnvägstransporter är effektiva, kapacitetsstarka och klimatsmarta, och har en avgörande roll för långväga och gränsöverskridande godstransporter. En av godstransporternas största utmaningar är järnvägssystemets stora brister. Därför behöver insatser i järnväg prioriteras. Som en följd av det rådande säkerhetsläget och ett förväntat NATO-medlemskap kommer dessutom efterfrågan på kapacitet att öka på den redan ansträngda järnvägen. För att infrastrukturen ska kunna leva upp till En Bättre Sats-samarbetets transportpolitiska mål behöver järnvägen vara ett funktionellt, konkurrenskraftigt och attraktivt alternativ för fler transportköpare. Detta sker genom att:

- järnvägens pålitlighet ökar
- standarder höjs i enlighet med mål inom TEN-T
- ökade godsmängder får bättre tillgänglighet till det klimatsmarta transportsätt som järnvägen erbjuder, vilket avlastar vägtrafiken och minskar trängsel
- störningar minskar genom ökad samordning mellan trimnings- och underhållsarbeten
- konflikterna mellan gods- och persontrafik, framför allt i rusningstid, minskar
- andelen skogstid minskar (det antal timmar som tåg får stå still i spår och vänta, med hänsyntill andra tåg)

Drygt hälften (54 procent) av det totala transportarbetet sker på väg, följt av 27 procent till sjöss och 19 procent på järnväg. Om man istället ser till transportarbetet med avseende på värde, exklusive flyggods, sker en större andel på järnväg (38 procent), medan andelarna på väg och till sjöss är lägre (48 procent respektive 14 procent). Detta speglar att järnvägstransporter i större utsträckning används för transport av högvärdiga produkter.<sup>4</sup>

De totala godsmängderna (ton) i regionen förväntas öka kraftigt. Framför allt förväntas ökningen 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 redan begränsade kapacitet som dessutom ska räcka till persontransporter. Samtidigt som det finns behov av kapacitet för fler godståg finns höga ambitioner för den storregionala kollektivtrafiken.

Det måste skapas mer kapacitet för att såväl andelen som mängden gods på järnväg ska kunna öka i långväga godstransporter samt till och från regionens omlastningsterminaler/kombiterminaler. Den fasta förbindelsen via Fehmarn Bält, som är planerad att stå klar 2029, innebär att kapaciteten på järnväg mellan Danmark och Tyskland ökar<sup>5</sup> samtidigt som 16 mil körsträcka sparas in. Det ställer krav på ökad kapacitet på järnväg i både Sverige och Tyskland, där pågående dubbelspårsutbyggnad mellan Hallsberg och Degerön är ett exempel på en sådan satsning på ökad kapacitet i det transeuropeiska transportnätet.

En ökad flexibilitet och redundans i järnvägssystemet bidrar till ett mer säkert och effektivt nyttjande av järnvägssystemet, och kan uppnås genom trimningsåtgärder i form av exempelvis fler mötesspår och samtidigt infarter. I den mån nya namngivna investeringsobjekt inte kan realiseras kan prioriterade trimningsåtgärder spela en viktig roll för att få ut så mycket samhällsekonomisk nytta som möjligt ur det befintliga systemet och för att avlasta flaskhalsar. Ett ökat trafikslagsövergripande systemperspektiv är nödvändigt för att öka intermodaliteten i prioriterade noder och avlasta vägsystemet från tung trafik.

En nyckel till ökad kapacitet på järnväg är införandet av signalsystemet ERTMS som är en förutsättning för digitalisering och framtida automation. ERTMS underlättar för trafikledning och gränsöverskridande godstrafik.<sup>6</sup> För att uppnå effekterna för digitaliseringen i tid och skapa bättre förutsättningar för gränsöverskridande trafik behöver finansieringen av ERTMS prioriteras och införandet genomföras snabbare än i nuvarande fastställda plan.

<sup>4</sup> Mälardalsrådet (2018): Storregional godsstrategi för Stockholm-Mälardalenregionen – Delrapport om mål, nuläge och utmaningar

<sup>5</sup> Mälardalsrådet (2023): Stockholm-Mälardalenregionens internationella samband – Handel, migration och transporter

<sup>6</sup> Trafikverket (2023): Ett nytt digitalt signalsystem för järnvägen (webb). Uppdaterad/granskad 2023-12-20.





En ökad godstrafik på järnväg ska ske i samklang med persontrafikens utveckling. I det korta perspektivet innebär det att tågtilldelningsprocessen behöver möjliggöra för ett effektivt användande av kapaciteten ur ett systemperspektiv, vilket innebär att godsflöden kan behöva styras om till vissa stråk, tider eller tåglägeskanaler. Under år 2023 presenterade den Europeiska kommissionen ett förslag till förordning om användningen av järnvägsinfrastrukturkapaciteten i EU som på sikt innebär en förändring av den svenska kapacitetstilldelningen.<sup>7</sup> Förslaget till förordning innehåller riktlinjer för en mer långsiktig planering, kapacitetsförsörjningsplanen som kommer därav och avvägningen mellan olika typer av trafikbehov på järnvägen. Det är i sammanhanget viktigt för Stockholm-Mälardalenregionen med ett utvecklat systemperspektiv i planeringen snarare än en planering i stråk och inläsningar av kapacitet. Det måste noga övervägas vilken fördelning av kapacitet mellan gods- och persontransporter som ger störst samhällsnytta. I det längre perspektivet behöver spårkapaciteten på belastade järnvägssträckor i regionen dock räcka till för både person- och godstrafik genom effektiva åtgärder som leder till ökad och mer effektivt nyttjande av kapacitet.

Efter en revidering av TEN-T-förordningen (Transeuropeiska transportnätet) finns stora delar av Stockholm-Mälardalenregionens prioriterade järnvägsstråk med i EU:s högst prioriterade stomnätsskorridorer.<sup>8</sup> Därmed ökar Sveriges möjligheter att söka EU-finansiering ur CEF (Connecting Europe Facility), vilket kan påskynda utbyggnad av prioriterad infrastruktur. TEN-T-kraven avseende höjda hastigheter och spår som möjliggör för 740 meter långa tåg behöver uppfyllas till år 2030 i stomnätsskorridorerna. Utbyggnad enligt TEN-T stärker förutsättningarna för gränsöverskridande trafik. För vissa platser behöver planeringen starta redan nu för att på sikt möjliggöra för 1 000 meter långa tåg.

Ett fungerande och effektivt underhåll är av stor betydelse för att järnvägens befintliga kapacitet ska kunna nyttjas. Därför är fortsatt prioriterade ekonomiska medel till vidmakthållande av järnväg samt sänkta kostnader för underhåll oerhört viktigt. Därtill behöver åtgärder vidtas snabbare och mer koncentrerat i tid. Detta skulle kunna åstadkommas genom utvecklad kommunikation och dialog med operatörer och huvudmän.

<sup>7</sup> Regeringskansliet (2023): Ny järnvägskapacitetsförordning. Faktapromemoria 2022/23:FPM131

<sup>8</sup> Europeiska kommissionen, Directorate-General for Mobility and Transport (2023): Provisional agreement on more sustainable and resilient trans-European transport network brings Europe closer together (webb). Publicerad 19 december.

## Detta behöver göras

### → Godstransporter på järnväg behöver mer kapacitet och redundans

- Regionerna behöver titta på sammanhangen utanför den egna geografin och identifiera om flaskhalsar i Stockholm-Mälarenregionen kan åtgärdas via omledning av godstrafik till alternativa stråk i systemet eller med andra typer av åtgärder.
- Staten behöver säkerställa att tillräcklig kapacitet finns för järnvägstransporter i Sverige när Fehmarn Bält-förbindelsen står klar för att kunna hantera de förväntade ökningarna av tillkommande transporter, samt för att kunna tillvarata de möjligheter som den nya förbindelsen innebär för hela landet.
- Regionerna behöver verka för att privata och kommunala aktörer (logistiknoder/hamnar) ska söka EU-medel (CEF) genom kunskapsspridning.
- Sverige behöver söka mer CEF-medel för större objekt inom TEN-T. Detta kan kräva en förändring av de krav/kriterier som idag avgör möjligheterna för ansökan av CEF-medel från statens sida.
- Staten behöver förbättra förutsättningarna för kostnads- och tidseffektivt järnvägsunderhåll. För detta krävs ökad kunskap kring utmaningarna och fördjupad dialog mellan inblandade aktörer.

### → Påskynda arbetet med att införa ERTMS och digitalisera järnvägssystemet

- Staten behöver växla upp och påskynda arbetet med digitalisering och genomförande av ERTMS.

### → Använd trimningsåtgärder för effektivt användande av tillgängliga ekonomiska ramar

- Relevanta trimningsåtgärder som kan bidra till ökad kapacitet behöver identifieras i samverkan mellan regionerna och Trafikverket. Särskilt där nya investeringar inte är ett alternativ eller realiserbara inom rimlig tid.
- Regeringen och Trafikverket behöver prioritera trimningsåtgärder som ger stor samhällsnytta i budgetbeslut samt genomförande av kommande infrastrukturplaner.
- Trafikverket behöver samordna trimnings- och underhållsåtgärder i större utsträckning. Regionerna kan bistå med inspel gällande trimningsåtgärder som är särskilt viktiga för godstrafikupplägg.

## Effektivisera befintligt transportsystem

- **Incitamenten för godstransporter på sjö och järnväg i Stockholm-Mälarenregionen behöver stärkas för att villkoren ska vara lika mellan trafikslagen**
- **Åtgärda hinder för godstransporter till och från strategiska godsnoder**
- **Investeringar behöver prioriteras för att möjliggöra för längre och tyngre fordon i sammanhållna stråk till, från och inom Stockholm-Mälarenregionen**
- **Investera i effektiva uppställningsplatser för väg och järnväg**

### Därför är detta viktigt

För att uppnå målen om ett effektivt, hållbart nyttjande av transportsystemet samt utveckling av den nationella och internationella konkurrenskraften, behövs en effektiv godshantering och varuförsörjning. Tillförlitliga och effektiva transporter till/från omvärlden, inom regionen samt i städerna, är avgörande för såväl regionens som landets konkurrenskraft och en förutsättning för en minskad miljö- och klimatbelastning.

Transportsystemet måste möjliggöra att godset kan transporteras till låga kostnader för klimatet, samhället och näringslivet. Detta innebär att transporterna måste utföras i tid, till rimliga priser, på ett säkert sätt, utan klimatpåverkan senast 2045, och när så behövs med korta ledtider. Detta kräver såväl nytänkande som beslutsförmåga. En effektiv användning av transportsystemets alla trafikslag är nödvändig, men bristerna som förhindrar ett optimalt användande av infrastrukturen är i nuläget många. Styrmedel, regelverk och avgifter behöver anpassas för att styra mot överflyttning och klimatneutralitet. Det råder i dagsläget inte någon konkurrensneutralitet avseende avgifter mellan trafikslagen.

För ett effektivt nyttjande av transportsystemet är det viktigt att ta vara på samtliga trafikslags potential. Det handlar om att koncentrera godstransporterna på väg till färre fordon för att minska trängsel, utan att försämra trafiksäkerheten. Samtidigt behöver det skapas bättre förutsättningar för att flytta över gods från väg till järnväg eller sjöfart. Genom att skapa lika villkor mellan trafikslag främjas en rättvis konkurrens. Det kan bidra till att den mest effektiva och hållbara transportmetoden väljs baserat på dess fördelar och inte på grund av konkurrensförhållanden.

Genom att använda de kapacitetsstarka transportslagen på järnväg och sjö så långt det är möjligt skapas betydande samhällliga vinster. Framför allt vad gäller minskade utsläpp av växthusgaser samt minskad belastning och trängsel på väginfrastrukturen. Omlastningar mellan trafikslag upplevs ofta för dyra i förhållande till långväga lastbilstransporter. För att möjliggöra fler intermodala transporter behövs en teknikutveckling.

### Incitamenten för godstransporter på sjö och järnväg i Stockholm-Mälardalenregionen behöver stärkas för att villkoren ska vara lika mellan trafikslagen

För att effektivisera godstransporterna måste alla delar av transportsystemet nyttjas. Framför allt finns det potential för ökade godstransporter via sjöfart där kapacitet finns att tillgå medan järnvägen är i behov av mer kapacitet i det stora stråket. Hamnarna har en stor betydelse för framför allt långväga transporter. De stora hamnarna i Sverige som till exempel Göteborg och Skånes hamnar hanterar idag stora flöden som ska till/ från Stockholm-Mälardalenregionen. Dessa transporter kan i högre grad gå direkt till Stockholm-Mälardalenregionens hamnar och därmed avlasta den redan hårt ansträngda landinfrastrukturen.

Kapacitetsbristen på järnvägen ökar också så kallad skogstid för godstransporter på järnvägen, ett problem som växer och blir mer omfattande. Skogstid för godstågen uppstår främst till följd av kapacitetsbrister som gör att godstågen får vänta på till exempel ett förbigångsspår för att släppa förbi persontåg. Skogstider påverkar transportföretagens kostnader för personal, vilket i sin tur påverkar konkurrenskraften för järnvägstransporter negativt.

Att skapa likvärdiga villkor mellan trafikslagen kan bidra till ett mer optimalt nyttjande av infrastrukturen, det vill säga rätt gods på rätt trafikslag. Järnvägen och sjöfarten i Stockholm-Mälardalenregionen når långt in i landet vilket gör att stora volymer gods kan transporteras genom regionen utan att belasta vägnätet. Kapaciteten på både hamnar, rangerbangårdar och kombiterminaler är god i Stockholm-Mälardalenregionen vilket ger potential för ett mer resurseffektivt transportsystem. Med godstransporter på sjö och järnväg främjas en bättre resurseffektivitet genom att det möjliggör en smartare och mer hållbar användning av transportresurser som bränsle, fordon och infrastruktur. För att uppnå lika villkor mellan trafikslagen krävs både en översyn av avgiftsstrukturer och en digitalisering av transportsystemet.

Översynen av lika förutsättningar mellan trafikslagen, marginalkostnadsprincipen, är ett arbete som framför allt behöver ske på nationell och internationell nivå. Regionerna har dock ett ansvar att understödja och samordna utvecklingen i Stockholm-Mälarenregionen.

Gotlands förutsättningar skiljer sig från övriga i Stockholm-Mälarenregionen. För Gotland är sjöfarten helt avgörande. Att utveckla förutsättningarna för sjöfart är därför extra viktigt för Gotlands funktionella och ekonomiska samband med fastlandet och Europa via Östersjön. Prissättning av både person- och godstransporter, turtäthet, överfartstid, hög klimatprestanda, samt en tidtabell som svarar mot näringslivets behov av att koppla an mot logistikkedjorna på fastlandet är viktiga faktorer.

### Åtgärda hinder för godstransporter till och från strategiska godsnoder

För stärkt intermodalitet och överflyttning av godstransporter ställs ökade krav på såväl hamnar och farleder som anslutande landinfrastruktur (väg/järnväg och terminaler). Detta leder till nya behov av åtgärder. Exempel på hinder är kapacitetsbrist på järnvägen och trånga vägvägnitt. Därtill finns begränsningar i farleder som hindrar strategiska noder från att få ut full effekt av redan gjorda investeringar i systemet. Många strategiska noder inom Stockholm-Mälarenregionen har genom åren genomfört stora investeringar i sina anläggningar. För att dessa noder ska kunna få ut maximala effekter av dessa genomförda investeringar krävs det att staten svarar upp med investeringar för att åtgärda de hinder som kvarstår i infrastrukturen. Det är viktigt att redan planerade satsningar fullföljs och att åtgärder som inte redan finns i infrastrukturplaner identifieras, tidsätts och finansieras.

Genom att kombinera nodernas redan gjorda investeringar med att undanröja kvarstående hinder i infrastrukturen uppstår en positiv utveckling som kan komma att gynna stora delar av Sverige.

### Investeringar behöver prioriteras för att möjliggöra för längre och tyngre fordon i sammanhållna stråk till, från och inom Stockholm-Mälarenregionen

Godstransporter på väg har i det stora hela god kapacitet i landet men transportslaget är under en omställning där lastbilar blir både tyngre och längre. Det kvarstår brister för att möjliggöra framför allt tyngre fordon på väg. Vägnätet för BK1 är inte färdigställt och BK4-vägnätet är i uppstartsfas och inte utvecklat i sin helhet. Det saknas sammanhållna stråk framför allt på grund av att bärigheten på vissa broar inte klarar av kraven för de tyngre lasterna. Att stråken plötsligt bryts leder till att vissa transporter får åka flera mil långa omvägar eller att lättare last fraktas i fordonet. Även för längre fordon är det viktigt med sammanhållna stråk. Trafikverket behöver därför tillsammans med regioner och kommuner utveckla vägnätet i sin helhet för att knyta samman viktiga målpunkter för längre och tyngre fordon.

Att öka kapaciteten för godstransporter på järnväg är angeläget.

Längre, tyngre och större godståg ökar lastkapaciteten och är en av förutsättningarna för att möjliggöra överflyttningen av gods från väg till järnväg och sjöfart redan idag. Marknaden för godstransporter är starkt konkurrensutsatt och om järnvägen ska kunna hävda sig, både pris- och kvalitetsmässigt, behövs innovationer och lösningar som på sikt bidrar till att öka lönsamheten för branschen. För att Sverige ska nå sina åtaganden inom arbetet med TEN-T, och uppfylla infrastrukturkraven som medger tåg på minst 740 meter till 2030, behöver utvecklingen påskyndas.

### Investera i effektiva uppställningsplatser för väg och järnväg

Viktiga regleringar för goda arbetsvillkor medför en begränsad körtid för lastbilsförare som leder till ett stort tryck på viloplats i högt trafikerade godsstråk. Kapaciteten på uppställningsplatserna på väg är begränsade. Lastbilar som inte får plats ställs i stället upp i vägrenen där de utgör en trafikfara. Det händer också att de står på hållplatser och hindrar bussangöring.

Utbudet av uppställningsplatser på väg utgörs huvudsakligen av Trafikverkets rastplatser, vägkrogar och bensinstationer. De befintliga uppställningsplatserna är för få och det är ofta trångt på dem. I dagsläget finns det enbart ett fåtal säkra uppställningsplatser i Sverige. År 2018 fick Trafikverket ett regeringsuppdrag om att se över hur man bäst kan möta utmaningen.<sup>9</sup> Trafikverket behöver påskynda arbetet med utgångspunkt i att utbyggnaden ska bidra till att Sverige uppfyller de mål som framgår i TEN-T-förordningen. Det behövs ett helhetsgrepp för att lösa effektivare och säkrare uppställningsplatser med god kapacitet som klarar av de ökade transporterna, utan att överdimensionera, eftersom målet är att mycket långväga gods ska flyttas över till järnväg och sjöfart.

Även viloplats för godståg är begränsad. Ofta står tåg längre tid än nödvändigt och tar på så vis upp kapacitet vid kombiterminaler och rangerbangårdar i onödan. Det behövs tydligare styrning för vilotider i spår och bättre samverkan mellan stat och näringslivsaktörer för att effektivisera godsförseln. Ett hinder är begränsade öppningstider hos mottagare av gods. Ett annat hinder är att godstransporternas tid i spår begränsas av prioritet för persontrafik i spår.

<sup>9</sup> Näringsdepartementet (2018): Uppdrag att göra en översyn med anledning av bristen på säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken längs större vägar (N2018/04052/MRT)

## Detta behöver göras

### → Incitamenten för godstransporter på sjö och järnväg i Stockholm-Mälardalsregionen behöver stärkas för att villkoren ska vara lika mellan trafikslagen

- Mälardalsrådet behöver tillsammans med staten, näringslivet och andra aktörer verka för att skapa konkurrensneutralitet mellan trafikslagen.
- Utvecklingen av hamnar i Stockholm-Mälardalsregionen innebär stor utvecklingspotential för närsjöfart, inre vattenvägar och kustsjöfart, men förutsätter ett anpassat regelverk som möjliggör för detta. En översyn bör samordnas mellan myndigheter och näringsliv.
- Staten behöver säkerställa ett ökat underhåll och åtgärdande av kapacitetsbrister, framför allt i järnvägssystemet runt Stockholm samt längs de stora godsstråken genom Stockholm-Mälardalsregionen.
- Trafikverket behöver samordna underhåll och trimningsåtgärder i större utsträckning.
- Mälardalsrådet kan verka för att stärka samarbeten och partnerskap mellan privata och offentliga sektorer för att gemensamt arbeta för att stärka sjö- och järnvägstransporter.
- Mälardalsrådet och Storregionala godstransportrådet kan främja samarbete mellan noder kring informationsutbyte, kompetensutveckling och omvärldsbevakning. Samarbeten kan leda till en balansering av godsflöden och främja lönsamheten i järnvägstransporter.
- Kapaciteten i transportsystemet behöver nyttjas bättre med en tydligare samordning mellan trafikslagen via trafikledning och ökad samverkan mellan Trafikverket, Sjöfartsverket och näringsliv.

### → Investeringar behöver prioriteras för att möjliggöra för längre och tyngre fordon i sammanhållna stråk till, från och inom Stockholm-Mälardalsregionen

- Staten behöver säkra finansiering för åtgärder som möjliggör sammanhängande stråk för längre och tyngre fordon.
- Trafikverket behöver samarbeta i genomförandet med regioner och kommuner.
- Regionerna kan bidra med samhällsplanering, resurser och kompetens till den kommun som behöver kraftsamla.
- Regionerna kan lyfta prioriterade investeringar i regionala utvecklingsstrategier, storregional systemanalys samt i länsplanerna.

### → **Åtgärda hinder för godstransporter till och från strategiska godsnoder**

- Staten behöver fullfölja investeringar som finns i nationell plan och som är nödvändiga för att noder ska få ut full effekt av sina investeringar.
- Mälardalsrådet behöver tillsammans med staten och berörda aktörer identifiera flaskhalsar i systemet.
- Regionerna behöver avsätta medel i länsplaner för att se till att möta upp de satsningar som redan har genomförts.
- Kommuner behöver i sina strategiska dokument som till exempel översiktsplan möjliggöra genomförande av åtgärder för att åtgärda brister som försvårar effektiva godstransporter till och från noderna.
- Sammanhangen utanför Stockholm-Mälardalen behöver studeras och åtgärdas för att säkerställa att hela systemet fungerar. Arbetet kan samordnas inom Storregionala godstransportrådet.
- Trafikverket, regioner och kommuner kan samverka med näringslivet för ökad fyllnadsgrad i intermodala pendlar och andra transporter.
- Trafikverket, regioner och kommuner kan påverka aktörer gemensamt för att ändra transportvanor via exempelvis offentliga upphandlingar.

### → **Investera i effektiva uppställningsplatser för väg och järnväg**

- Staten behöver utreda behov av ytterligare uppställningsplatser och flaskhalsar i systemet samt behov av säkra uppställningsplatser.
- Staten behöver se över Väglagen för att göra det enklare att stängla in områden för säkra uppställningsplatser.
- Kommunerna kan underlätta investeringar i uppställningsplatser med hjälp av markförsäljning till verksamhetsmark i detaljplaneskede.
- Offentliga aktörer behöver vara lyhörda för näringslivets behov och underlätta etableringar.



## Framtidssäkra transportsystemet och ställ om till hållbara godstransporter

- **Gör godstransporterna fossilfria**
- **Säkerställ kompetensförsörjningen inom transportsektorn**
- **Främja innovationer och forskning för klimatomställning och ökad transporteffektivitet**

### Därför är detta viktigt

Godstransporternas klimat- och miljöpåverkan stor,<sup>10</sup> vilket blir en allt större utmaning i takt med att godstransporterna ökar i omfattning. På kompetensförsörjningssidan saknas samtidigt tillräckliga resurser i stora delar av processen från planering via projektering till utförande kopplat till infrastrukturinvesteringar. För att möta framtidens utmaningar behövs bästa möjliga kompetens och samtidigt ett fortsatt arbete för att ställa om transportsektorn till fossilfrihet. Elektrifieringen är viktig, men alternativa bränslen måste också utforskas och prövas. Parallellt behöver transporter av varor och gods optimeras för att minska det så kallade transportarbetet. Nycklar till framtidens transporteffektivitet är att ta vara på digitaliseringens möjligheter, förbättra planeringsförfarandet och att säkra kompetensförsörjningen.

### Möjliggör fossilfria godstransporter

Staten bör agera föregångare i omställningen till fossilfria transporter. För att detta ska vara möjligt bör regeringen säkerställa att myndigheterna har tillräckliga resurser och finansiering för att kunna realisera omställningen. I omställningen till fossilfria transporter är den förändring som ligger närmast i tid att flytta över gods till de trafikslag som redan idag är mer hållbara. Detta innebär att nyttja samtliga transportslag på ett effektivt sätt och få dessa att samspela på systemnivå. Parallellt behöver omställningen ske för alla transportslag. Det handlar till stor del om att byta bränslen och frånga fossilberoende transporter.

För att stötta utvecklingen med att elektrifiera den tunga trafiken på väg behöver näringslivet förutsägbarhet och långsiktighet när det kommer till regelförändringar och nationell politik. Det krävs

<sup>10</sup> Naturvårdsverket (2023): Hur kan transporternas miljöpåverkan minska? (webb). Granskad 19 december

### Elektrifiering av trafikslagen

- Inom hamnverksamheten finns det behov av god kraftförsörjning för att möjliggöra anslutning av landström till fartyg som laddar när de ligger vid kaj.
- Gällande vägtransporter är det viktigt att säkra god infrastruktur för olika typer av laddningsbehov vid chaufförernas viloplatsers samt laddning längs med stråk, både stationär laddning och via elvägar.
- För flygfrakten måste utvecklingen av elflyg, drönare och eVTOL bevakas och stödjas.
- För järnvägstransporter är fortfarande vissa delar av systemet inte elektrifierat och det behovet behöver tillgodoses där effekterna är gynnsamma.

en långsiktig klimatanpassad energipolitik och ny infrastruktur för en mångfald av hållbara drivmedel. Som del av detta krävs en samordnad satsning på elektrifiering. Vid större logistikområden eller terminaler behöver kraftförsörjningen säkras. Detta för att möta de effektbehov som krävs för laddning och drift av elektrifierade transporter.

Parallellt med elektrifieringen behövs forskning, teknikutveckling och innovation för att möjliggöra för andra typer av fossilfria bränslelösningar. För exempelvis färjetrafiken till och från Gotland behövs klimatlösningar som klarar av att säkerställa god kapacitet och en snabb, trygg och säker överfart. För både sjöfarten och flygtrafiken finns redan idag möjlighet till inblandning av bio-bränsle vilket bör nyttjas i högre utsträckning.

### Säkerställ kompetensförsörjningen inom transportsektorn

Behovet av kompetens inom transportsektorn är stort också framöver. Det råder brist på arbetskraft i stora delar av processen från planering via projektering till utförande, vilket riskerar att kosta miljarder varje år och riskerar efterfrågade infrastrukturprojekt i Stockholm-Mälardalenregionen och i hela Sverige. Kompetensförsörjningen av samhällsbyggare är kopplad till närheten till utbildning. I Stockholm-Mälardalenregionen saknas idag ändamålsenliga utbildningsmiljöer för viktiga järnvägsyrken. Här finns möjligheter att bidra till ökad kompetensförsörjning, och motverka delar av den brist på samhällsbyggare som finns i Stockholm-Mälardalenregionen, genom att exempelvis etablera en eller flera järnvägstekniska övningsanläggningar i regionen.<sup>11</sup>

Behovet av arbetskraft inom sjöfartssektorn är stort samtidigt som det finns en avtagande trend av antalet utexaminerade. I Sverige behöver sjöfartsbranschen rekrytera cirka 2 200 personer under en treårsperiod, en ökning med 25 procent sedan 2020. För Sjöfartsverket har rekryteringen av lotsar länge varit en utmaning. På grund av den fortsatta trenden av färre utexaminerade nautiker bedöms problemet kvarstå och öka. Utmaningarna består både av att det är svårt att rekrytera kompetens med rätt utbildning och rätt erfarenhet, samt av ett sjunkande intresse bland unga för hela transportnäringen. Detta trots att utsikten till arbete efter genomförd utbildning är hög.<sup>12</sup>

Kompetensförsörjning handlar om att kunna se vilken kunskap som kommer att behövas på både kort och lång sikt. Därför behövs samverkan för att förstå vad vi behöver satsa på. Dessutom behövs en bättre matchning mellan människors kompetens och näringslivets behov, samt goda möjligheter till omskolning.

<sup>11</sup> Mälardalsrådet (2020): Bristen på samhällsbyggare inom infrastruktursektorn.

<sup>12</sup> Transportföretagen (2023): Tempen på sjöfartsbranschen. Sverige 2023

## Främja innovationer och forskning för klimatomställning och ökad transporteffektivitet

För att uppnå mål om fossilfria godstransporter behövs en betydande teknikutveckling av såväl fordon som förnyelsebara drivmedel. Detta är till stor del ett ansvar för staten, samt EU och liknande organ.

Den lokala och regionala nivån har dock en viktig roll i att aktivt möjliggöra, samordna och driva på omställningen. Testbäddar och utvecklingsprojekt för nya transportlösningar, kapacitet och infrastruktur för hållbara drivmedel, samt gemensamma förhållningssätt inom Stockholm-Mälardalenregionen är prioriterade åtgärdsområden för det storregionala samarbetet. Det behövs utvecklade incitament i kombination med styrmedel för att bana väg för den nya tekniken.

En viktig nyckel för ökad transporteffektivitet är att ta vara på digitaliseringens möjligheter och potential. Uppkopplade fordon på väg kan kommunicera, men äldre fordon behöver hjälp av exempelvis utvecklade ITS-system som styr hastighet, omledning och säkerhet. För järnväg är signalsystemet ERTMS mycket viktigt för ökad kapacitet på befintlig järnväg, men även digitala lösningar för spårning av gods.

Även för sjöfarten finns stor potential med digitalisering. En digital infrastruktur, i form av ett nätverk av sensorsanläggningar och robusta kommunikationslösningar, stärker sjöfartens roll i transportsystemet genom att möjliggöra ett bättre nyttjande av sjöfartens infrastruktur och tjänster. Detta bidrar till både högre sjösäkerhet och ökad effektivitet för sjöfarten. En digital infrastruktur i farledsnätet öppnar upp för en rad tjänster och möjligheter till informationsdelning som kan effektivisera ruttplanering, optimering och koordinering av hamnanlöp, samt leverans av realtidsdata om exempelvis väder, strömmar och vattenstånd. Därtill ger det möjlighet till ökad fjärrstyrning och övervakning. En digital infrastruktur som kopplas upp mot fartyg, hamnar och transportköpare skapar förutsättningar för en robust och säker positionering. Med en digital infrastruktur skulle sjöfarten få möjlighet att hantera kundnära tjänster som till exempel godsspårning, transportbokning och ankomstoptimering (just-in-time). I intermodala transportkedjor skulle detta få stor betydelse. Med digitalisering och informationsdelning kan sjöfarten och landinfrastrukturen integreras, mellan transportkedjans många aktörer.

## Detta behöver göras

### → Gör godstransporterna fossilfria

- Staten behöver gå före i klimatarbetet och säkerställa att myndigheterna har tillräckliga resurser och finansiering för att kunna bidra till omställningen.
- Staten behöver säkerställa stöd för utbyggnad av modern infrastruktur för hållbara transporter och därmed skapa bättre incitament för elektrifiering.

- Regeringen behöver säkerställa förutsägbarhet och långsiktighet i regler och nationell politik kopplat till klimatomställningen.
- Regeringen behöver säkerställa flygets omställning till vätgas och elektrifiering.
- Offentliga aktörer behöver samverka med elnätsbolag och Svenska Kraftnät för att öka kompetensen och handlingsförmåga kring utmaningarna i elförsörjningen i transportsystemet, för att stärka förutsättningarna för ökad elektrifiering.
- Offentliga aktörer behöver ställa tydliga och kraftfulla miljökrav vid upphandling av transporter.
- Regioner och kommuner kan uppmana näringsliv att erbjuda laddinfrastruktur för last mile-transporter.

### → Säkerställ kompetensförsörjningen inom transportsektorn

- Regeringen behöver ta ett större ansvar för att säkerställa kompetensförsörjningen av för branschen viktiga samhällsbyggare, exempelvis genom att ta fram en kompetensstrategi för samhällsbyggare inom infrastruktur.
- Regeringen behöver rikta uppdrag och anslag till Trafikverket om att tillhandhålla en eller flera järnvägstekniska övningsanläggningar i Stockholm-Mälardalsregionen.
- Riksdag och regering behöver bidra till breddad rekrytering och ökad attraktivitet inom samhällsbyggaryrken. För att klara återväxten behövs ett långsiktigt arbete hos flera aktörer. Ett exempel är att Trafikverket utvecklar sitt arbete med att vid upphandlingar inkludera kompetensfrågor som bidrar till jämställdhet och mångfald.
- Regering kan med fördel ge Trafikverket i uppdrag att inrätta storregionala kompetensråd inom samhällsbyggnad.
- Regionerna i Mälardalsrådets kompetensförsörjningssamarbete behöver fortsatt ta ansvar genom att samverka för en stärkt kompetensförsörjning av för branschen viktiga samhällsbyggare.

### → Främja innovationer och forskning för klimatomställning och ökad transporteffektivitet

- Regeringen behöver skapa ökade incitament för klimatomställning och driva på EU i samma riktning.
- Regeringen behöver säkerställa att Trafikverket har medel för att genomföra en utbyggnad av en digital infrastruktur i det svenska farledsnätet för en ökad transporteffektivitet och sjösäkerhet.
- Regeringen behöver säkerställa att det finns medel för fortsatt ökade satsningar på forskning och innovation för en effektiv och mer hållbar sjöfart.
- Trafikverket behöver investera i digitala ITS-tjänster för ett smartare transportsystem som underlättar transporteffektivitet.
- Regioner och kommuner kan bidra med att skapa testbäddar och driva utvecklingsprojekt för nya transportlösningar.

## Godset ska komma fram i tid även under störning

- **Samverka bättre och använd innovationer för att förebygga och upptäcka risker**
- **Investera i åtgärder som ökar transportsystemets motståndskraft vid störningar**

### Därför är detta viktigt

Ett motståndskraftigt transportsystem som klarar störningar bidrar till ökad konkurrenskraft, ett robust samhälle och en trygghet i att leveranser av gods alltid kan komma fram.

För näringslivet och för samhället i stort är det avgörande att det alltid finns möjlighet till att upprätthålla en kontinuitet i transportsystemet - även under störning. Vissa störningar är förstås oundvikliga och omöjliga att förutse, och kommer att uppstå hur mycket man än förebygger. Trender i transportsystemet såsom den ökande trafiken, en förhöjd risk för extremväder, eftersatt underhåll och ett aktualiserat krigshot<sup>13</sup> innebär emellertid att behovet av att förebygga störningar, samt att hantera risker och sårbarhet i transportsystemet blir allt viktigare. Störningarna kan vara av mindre och återkommande natur, men det finns också flera exempel på störningar som har påverkat transportsystemet i större omfattning.

När störningar inträffar påverkas samhället i olika utsträckning. Näringslivet drabbas genom ökade transportkostnader, osäkerhet kring leveranser och därmed försämrade konkurrenskraft<sup>15</sup>, individer kan få svårt att komma till sina arbetsplatser och lokalsamhällen riskerar att sättas under hård press när stora trafikmängder och tung trafik behöver ledas om. Större händelser och omfattande störningar som påverkar vital infrastruktur och samhällsviktiga transporter innebär också risk för påverkan på andra nödvändiga samhällsfunktioner, vilket kan få stora konsekvenser om nödvändiga varor eller personal inte kommer fram. Mindre störningar som stöder av högvärdigt gods, kan också få stora konsekvenser för driften av enskilda verksamheter.

Det är svårt att bedöma kostnaderna för störningar i den svenska infrastrukturen. Svenskt näringsliv har intervjuat stora svenska

### Exempel på större och mindre störningar

- Lerskred vid E6:an utanför Stenungssund 2023 – motorvägen avstängd på obestämd tid
- Urspärning av snabbtåg på Ostkustbanan i augusti 2023 på grund av bortspolad banvall
- Urspärning Arlanda express 2023 – Arlanda express inställt i 11 dagar
- Sprängning av Nord Stream
- Blockering av Suezkanalen 2021 – Stoppade fartygstrafiken genom Suezkanalen i sju dagar
- Covid-19-pandemin
- Lastbilsolycka på Södertäljebron 2016 – bron skadas så allvarligt att den stängs för trafik i södergående riktning i två månader. Trafikverkets kostnader för reparationer landade på omkring 20 miljoner kronor<sup>14</sup>
- Vulkanutbrott Island 2010 – över 10 miljoner passagerare strandades på olika platser i världen
- Dagliga störningar som signalfel, spårspring, trängsel och köer i väg och tågtrafik
- Olyckor och störningar orsakade av väder och vind
- Dagliga stöder vid viloplatser och i hamnar

<sup>13</sup> Trafikverket (2022): Trender i transportsystemet. Trafikverkets omvärldsanalys 2022

<sup>14</sup> Aftonbladet (2016): Chaufför frias efter brokrasch. Publicerad 2016-09-28

<sup>15</sup> Svenskt näringsliv (2022): Hur underhållsskulden på Sveriges vägar och järnvägar påverkar näringslivet

företag om hur de påverkas av störningar i infrastrukturen. Från rapporten kan man konstatera att störningar för med sig stora kostnader för de företag som drabbas till följd av exempelvis förlängda restider, ökade transportavstånd eller olyckor.<sup>16</sup> Det kan också konstateras att extrema väderförhållanden leder till stora kostnader vid exempelvis översvämningar och skred. Därför är det viktigt att transportsystemet utformas för att vara flexibelt och att snabbt kunna hantera störningar. Flexibilitet uppnås genom exempelvis reservhamnar för sjöfart, omledningsvägar för väg och järnväg, samt spridning av funktioner mellan flygplatser för ökad redundans i flygplatssystemet. Det är också viktigt att kapaciteten för att upptäcka och hantera risker ökar och att befintlig infrastruktur underhålls på ett sätt som gör att standarden kan upprätthållas.

### Samverka bättre och använd innovationer för att förebygga risker

Många risker kan förebyggas genom prioritering av vidmakthållande och systematiskt underhållsarbete. Detta arbete behöver få ett större fokus och inte bara genom medel till vidmakthållande i Nationell plan. Med en ökad samverkan mellan berörda aktörer, exempelvis genom delning av data, dialog och samordning av åtgärder, kan ett helhetsgrepp tas för att förebygga risker.

Mycket händer inom digitaliseringen av transportsystemet och det finns många innovationer att använda sig av för att förebygga risker. Exempelvis kan AI hjälpa till att analysera data för att söka efter skador på broar samt områden med hög risk för att drabbas för översvämningar eller bränder. Sensorer kan tidigt upptäcka bränder via temperaturskillnader innan de tar fart och uppkopplade fordon kan registrera data för att analysera skicket på infrastrukturen.

### Investera i åtgärder som ökar transportsystemets motståndskraft vid störningar

Vissa störningar går inte att förutse. För att hantera och avhjälpa dessa krävs ett transportsystem som är flexibelt med möjlighet till alternativa vägar. Trots pågående störning behöver systemet upprätta en grundläggande funktionalitet eller ha förutsättningar att snabbt och effektivt avhjälpa ett fel. Detta kan exempelvis göras genom utpekade stråk för omledning av trafik vid olyckor eller haverier i infrastrukturen. Andra störningar är möjliga att förutse och motverka, och på så vis uppnå en motståndskraft i infrastrukturen som minskar frekvensen av avbrott och störningar. Det kan bland annat handla om att bygga in en motståndskraft mot översvämningar, extremväder, skred och liknande. Genom rätt framförhållning och riskmedvetenhet hos olika aktörer i planeringssystemet, kan risken för avbrott i infrastrukturen också minska avsevärt. I detta behöver nya arbetssätt och ny teknik användas för att förebygga, upptäcka och avhjälpa fel samt medel prioriteras för förebyggande underhåll av befintlig infrastruktur.

---

<sup>16</sup> Svenskt näringsliv (2022): Hur underhållsskulden på Sveriges vägar och järnvägar påverkar näringslivet

Särskilt utsatt i Stockholm-Mälardalenregionen är Gotland. På Gotland finns idag ett stort behov av reservhamnskapacitet, eftersom det i dagsläget inte finns något alternativ om Visby hamn av någon anledning inte skulle kunna nyttjas. Merparten av de varor och produkter som krävs för samhällsviktig verksamhet på Gotland kommer via Gotlandsfärjan på lastbil och färjetrafiken är även avgörande för att gotländska livsmedelsproducenter ska kunna frakta sina produkter till fastlandet.

## Detta behöver göras

### → Utveckla arbetssätt och använd innovationer för att upptäcka risker och förebygga störning

- Trafikverket behöver inventera stråk för att möjliggöra redundans i systemet genom att hitta och prioritera alternativa vägar och järnvägar för godset när det är infarkt på ett annat stråk.
- MSB och försvaret bör delta i kommunernas arbete med att förebygga och planera för översvämningsrisker.
- Offentliga aktörer behöver samverka för att förebygga och upptäcka risker.
- Respektive infrastrukturägare behöver prioritera förebyggande åtgärder.

### → Investera i åtgärder som ökar transportsystemets motståndskraft vid störningar

- Staten behöver stödja möjligheter att digitalisera transportsystemet snabbare och samarbeta kring automatisering och digital säkerhet med näringslivet.
- Staten behöver bygga reservhamnskapacitet på Gotland i enlighet med Trafikverkets förslag.<sup>17</sup>
- Regeringen behöver prioritera investering i klimatanpassningsåtgärder.
- Trafikverket behöver genomföra den planerade kodifieringen av det svenska järnvägsnätet för att möjliggöra enklare omledning av specialtransporter på järnväg.
- Trafikverket behöver tillse att effektiva ITS-tjänster finns tillgängliga för spridning av information till trafikanter vid störning och för effektiv trafikledning såsom omledning.
- Respektive infrastrukturägare behöver prioritera reinvestering och underhåll för att hålla transportsystemet uppdaterat och i gott skick.
- Kommuner och andra aktörer behöver ha framförhållning i planeringen för att förebygga störningar och planera för oförutsedda händelser.

<sup>17</sup> Trafikverket (2023): Förutsättningar för reservhamnskapacitet på Gotland. Redovisning av regeringsuppdrag

# Illustration av Stockholm- Mälardalens godstransportsystem

I takt med Stockholms utveckling har godsnoder, med funktioner som omlastning, lagerhållning och distribution, kommit att lokaliseras allt längre ut i regionen. Detta till följd av en ökad markbrist och stigande markpriser i mer centrala lägen samt en kontinuerlig storleksrationalisering, där distributionscentraler försörjer ett allt större omland. De storregionala distributionsnätverken ställer särskilda krav på väg- och järnvägsinfrastrukturen och det finns ett stort behov av att storregionalt samordna olika godsflöden, så att mer kostnadseffektiva och miljövänliga logistikprocesser kan utvecklas. Nya terminallokaliseringar sker till stor del nära nodstäderna Norrköping, Örebro, Västerås och Eskilstuna. Här finns närhet till stråk för godstransporter mellan norra och södra Sverige och bra infrastrukturkopplingar mellan olika trafikslag.<sup>18</sup>

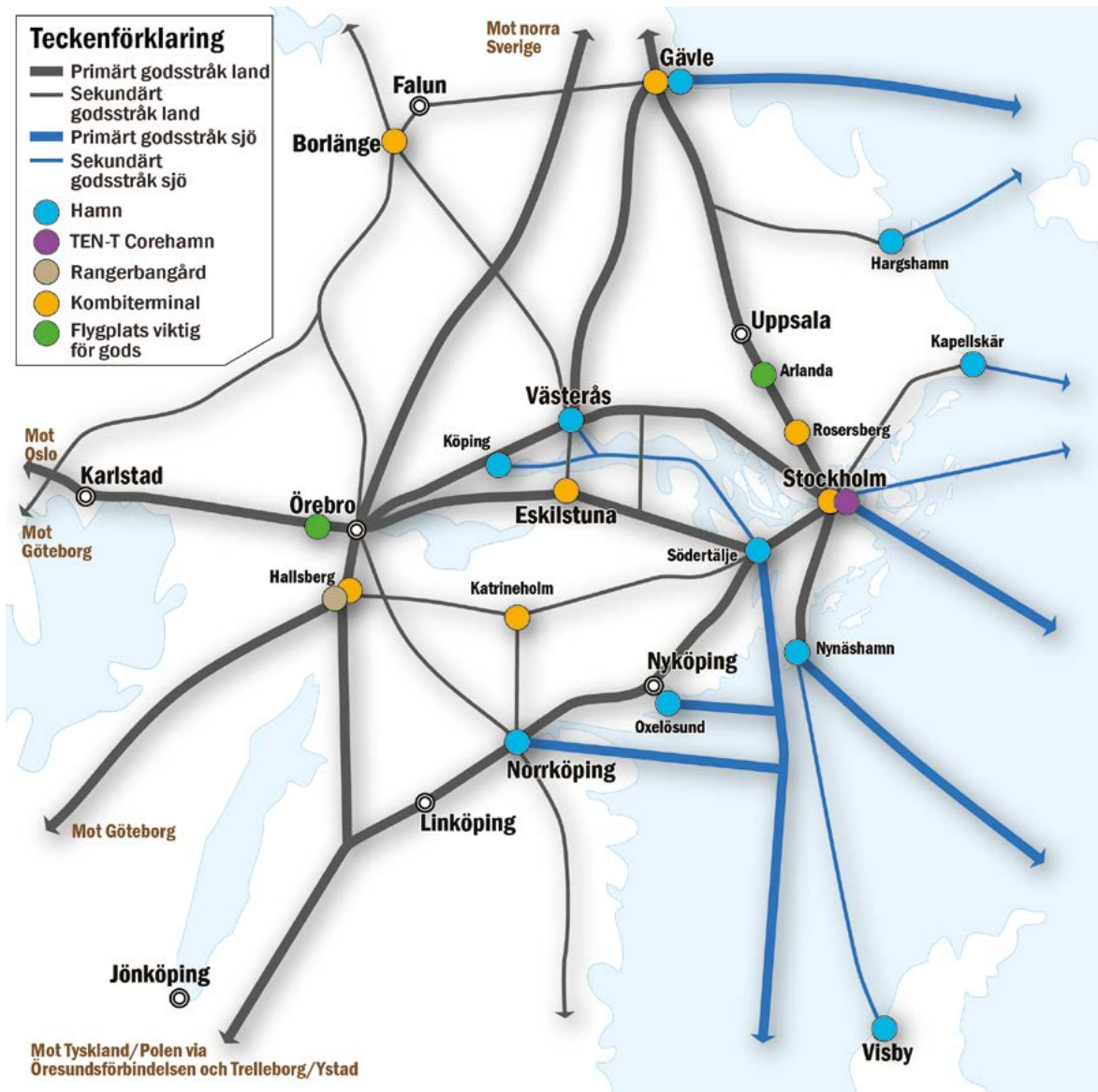
Kartan (se Figur 1) visar dagens funktionella storregionala samband för godstransporter till, inom och genom Stockholm-Mälardalensregionen samt viktiga noder utifrån kartan över nyckelinfrastruktur i Storregional Godsstrategi för Stockholm-Mälardalensregionen.<sup>19</sup> Kartan visar inte specifik infrastruktur utan streckens tjocklek är baserade på mängd godsflöden enligt Samgods.<sup>20</sup>

<sup>18</sup> Mälardalsrådet (2015): Utredningar inom En Bättre Sits 2014 - Del D Kartläggning av godsnoder (Ramböll)

<sup>19</sup> Mälardalsrådet (2020): Storregional godsstrategi för Stockholm-Mälardalensregionen – Strategier och åtgärder, samt Mälardalsrådet (2018): Storregional godsstrategi för Stockholm-Mälardalensregionen – Delrapport om mål, nuläge och utmaningar

<sup>20</sup> Samgods basår 2012. Godsflöden i Stockholm-Mälardalensregionen, Swecos bearbetning





Figur 1. Illustration av Stockholm-Mälarenregionens godstransportsystem

# Källförteckning

Aftonbladet (2016): Chaufför frias efter brokrasch. Publicerad 2016-09-28

Europeiska kommissionen. Directorate-General for Mobility and Transport (2023): Provisional agreement on more sustainable and resilient trans-European transport network brings Europe closer together (webb). Publicerad 19 december.

Mälardalsrådet (2015): Utredningar inom En Bättre Sits 2014 - Del D Kartläggning av godsnoder (Ramböll)

Mälardalsrådet (2018): Storregional godsstrategi för Stockholm-Mälarenregionen – Delrapport om mål, nuläge och utmaningar

Mälardalsrådet (2020): 11 ställningstaganden för internationell tillgänglighet och konkurrenskraft. Rapport från En Bättre Sits temagrupp Internationell tillgänglighet och konkurrenskraft

Mälardalsrådet (2020): Bristen på samhällsbyggare inom infrastrukturektorn.

Mälardalsrådet (2020): Storregional godsstrategi för Stockholm-Mälarenregionen – Strategier och åtgärder

Mälardalsrådet (2023): Stockholm-Mälarenregionens internationella samband – Handel, migration och transporter

Naturvårdsverket (2023): Hur kan transporternas miljöpåverkan minska? (webb). Granskad 19 december

Näringsdepartementet (2018): Uppdrag att göra en översyn med anledning av bristen på säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken längs större vägar (N2018/04052/MRT)

Regeringskansliet (2023): Ny järnvägskapacitetsförordning. Faktapromemoria 2022/23:FPM131

Samgods basår 2012. Godsflöden i Stockholm-Mälarenregionen, Swecos bearbetning

Svenskt näringsliv (2022): Hur underhållsskulden på Sveriges vägar och järnvägar påverkar näringslivet

Trafikverket (2022): Trender i transportsystemet. Trafikverkets omvärldsanalys 2022

Trafikverket (2023): Ett nytt digitalt signalsystem för järnvägen (webb). Uppdaterad/granskad 2023-12-20.

Trafikverket (2023): Förutsättningar för reservhamnskapacitet på Gotland. Redovisning av regeringsuppdrag

Transportföretagen (2023): Tempen på sjöfartsbranschen. Sverige 2023

ÖMS (2023): Framskrivningar av befolkning och sysselsättning – i östra Mellansverige

# En Bättre Sits temagrupp

## Godstransporter

### Ledamöter

Jan Owe-Larsson (M), Region Östergötland, ordförande  
 Christoffer Öqvist (M), Region Sörmland, vice ordförande  
 Magnus Andersson (S), Hallsbergs kommun  
 Frida Björk (KD), Region Uppsala  
 Cecilia Burenby (S), Region Östergötland  
 Mattias Claesson (C), Region Sörmland  
 Richard Fallqvist (L), Region Västmanland  
 Mark Henriksson (M), Region Östergötland  
 Katrin Jakobsson (S), Älvkarleby kommun  
 Jimmy Jansson (S), Eskilstuna kommun  
 Tomas Klockars (M), Lindsbergs kommun  
 Magnus Lagergren (KD), Region Örebro län  
 Christian Lindefjärd (SD), Haninge kommun  
 Rolf Lindell (S), Region Stockholm  
 Eleonore Lundkvist (M), Västerås stad  
 Jenny Lundström (MP), Region Uppsala  
 Eva Nypelius (C), Region Gotland  
 Mikael Peterson (S), Kungsörs kommun  
 Charlotte Prennfors (M), Vingåkers kommun  
 Anna Sehlin (V), Region Stockholm  
 Fabian Sjöberg (M), Östhammars kommun  
 Reidar Svedahl (L), Norrköpings kommun  
 Marcus Svinhufvud (M), Nynäshamns kommun  
 Andreas Unger (M), Region Gotland  
 Lars-Göran Zetterlund (C), Hällefors kommun

### Tjänstepersoner

Simon Jäderberg, Region Örebro län, sammankallande  
 Maja-Malin Ekelöf, Region Gotland  
 Isa Eriksson, Nynäshamns kommun  
 Olof Evers Holm, Region Stockholm  
 Henning Grauers, Sjöfartsverket  
 Martina Hellgren, Region Dalarna  
 Fredrik Högberg, Sjöfartsverket  
 Erik Johansson, Region Västmanland  
 Thor-Björn Käck, Handelskammaren Mälardalen  
 Magnus Larsson, Hallsbergs kommun  
 Anna Larsson, Norrköpings kommun  
 Daniel Lund, Region Uppsala  
 Christian Mineur, Trafikverket Region Öst  
 Helene Olofsson, Södertörnskommunerna  
 Claes Sörman, Eskilstuna logistik  
 Josefin Årevall, Region Stockholm  
 Otto Åstrand, Trafikverket Region Stockholm



En Bättre Sits är det transportpolitiska samarbetet mellan de sju länen Stockholm, Sörmland, Uppsala, Västmanland, Örebro, Östergötland och Gotland. Arbetet koordineras av Mälardalsrådet. Under 2022-2024 uppdateras den storregionala systemanalysen för Stockholm-Mälardalenregionens transportsystem. En Bättre Sits temagrupp Godstransporter lämnar denna rapport med gemensamma ställningstaganden som underlag till det fortsatta arbetet.



**MÄLARDALSRÅDET**

[malardalsradet.se](http://malardalsradet.se)

Mälardalsrådet driver medlemmarnas frågor för konkreta resultat inom infrastruktur, kompetensförsörjning och internationella jämförelser. Vi samlar Stockholm-Mälardalenregionens kommuner och regioner till en dynamisk mötesplats för politik, näringsliv och akademi.