

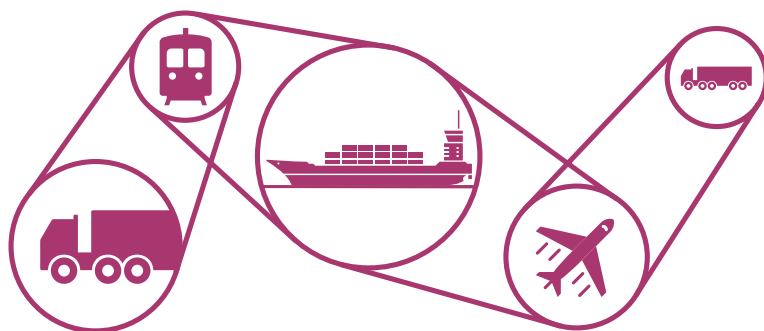


Storregional godsstrategi för Stockholm-Mälardalregionen

Strategier och åtgärder

Innehåll

1. Inledning	3
2. Internationella, nationella och regionala mål och strategier att förhålla sig till	5
3. Utmaningar för Stockholm-Mälarenregionen	6
4. Strategiska områden och åtgärder	8
5. Uppföljning	15



1. Inledning

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

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

Regionerna och kommunerna i Stockholm-Mälardalsregionen samarbetar i Mälardalsrådets En Bättre Sits-process för att möta utvecklingen med gemensamma prioriteringar och satsningar för en bättre transportinfrastruktur. I En Bättre Sits samarbetar sju regioner – Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro län, Sörmland, Östergötland och Gotland. Tillsammans har regionerna enats om gemensamma mål och en politiskt genomarbetad och förankrad utvecklingsstrategi för regionens transportsystem: Systemanalys för Stockholm-Mälardalsregionen. Mälardalsrådet koordinerar En Bättre Sits-samarbetet.

Dalarna och Gävleborg är på många vis nära sammankopplade med Stockholm-Mälardalsregionen, inte minst vad gäller godstransporter, och deltar i det storregionala Godstransportrådet för Stockholm-Mälardalsregionen. För strategins genomförande är det en styrka att det finns en samverkan med dessa län.

Framtagandet av den storregionala godsstrategin har letts av en politisk styrgrupp med representanter från regionerna. En första delrapport om mål, nuläge och utmaningar presenterades 2018. Därefter fokuserade arbetet på att identifiera tydliga och genomförbara strategier och åtgärder som svarar upp mot utmaningarna och som styr godstransporterna i riktning mot En Bättre Sits målsättningar.

Godsstrategin färdigställdes och beslutades år 2020 och beskriver hur regionerna i Stockholm-Mälardalsregionen ska samverka för att utveckla ett hållbart och effektivt godstransportsystem. Den utgår från underlagsrapporten från 2018 samt En Bättre Sits Systemanalys 2020 och pekar bland annat på behovet av ökad sjö- och järnvägstransport, minskad klimatpåverkan, bättre samordning mellan regioner och kommuner samt förbättrad infrastruktur och kapacitetsutnyttjande.

**Välfungerande
godstransporter
är en förut-
sättning för
en levande
och attraktiv
Stockholm-
Mälardalsregion.**

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

Strategin omfattar alla typer av godstransporter, men fokuserar på transporter som har storregional betydelse. Åtgärderna sorterar under fyra områden:

1. Samverkan för en ledande internationell logistikregion
2. Effektiv och hållbar struktur med noder och länkar
3. Minskad miljö- och klimatpåverkan
4. Transporter i både stad och land

Aktualitetsprövning 2025

En aktualitetsprövning har genomförts under hösten 2025, mot bakgrund av att flera centrala faktorer och politiska styrdokument/riktlinjer tillkommit eller förändrats efter strategins tillkomst, däribland:

- En Bättre Sits Systemanalys 2024, som omfattar ställningstaganden från En Bättre Sits temagrupp gällande godstransporter från samma år samt revideringen av EBS mål år 2023.
- Ny nationell plan för transportinfrastruktur 2026-2037 (under framtagande) och ny nationell godstransportstrategi för ett konkurrenskraftigt näringsliv 2025.
- Trafikverkets handlingsplan med 18 förbättringsåtgärder för att stärka förutsättningarna för näringslivets godstransporter (2025).
- Nya EU-riktlinjer och krav (Green Deal, Fit for 55, TEN-T-revision 2023, transportstrategi 2021-2030, reviderade klimatmål 2025 med mera)
- Ändrade förutsättningar, däribland:
 - minskad invandring och lägre befolkningstillväxt, vilket föranlett nedrevidering av framtidsprognoser,
 - delvis ny inriktning för den nationella klimat-, energi- och transportpolitiken,
 - Nato-inträde med tillhörande omläggning och förstärkning av totalförsvarspolitiken,
 - tekniksprång inom AI/digitalisering samt ökad e-handel och distansarbete i spåren av pandemin,
 - geopolitisk turbulens, där krig, sanktioner, tullar m fl handelshinder påverkar internationell handel, tillväxt och godsflöden.

Aktualitetsprövningen har föranlett att strategin setts över på ett övergripande plan och uppdaterats redaktionellt. Till övervägande del handlar det om små justeringar och tillägg i text. Strategins ursprungliga inriktning har ansetts vara fortsatt relevant, inklusive dess åtgärder, men där viss uppdatering varit nödvändig i relation till förändrade riktlinjer och förutsättningar. Framför allt med hänsyn till skrivningar i En Bättre Sits Systemanalys 2024.

Aktualitetsprövningen har inte inkluderat tillförandet av nya åtgärder. På sikt kan det finnas anledning att göra en större översyn av strategin för att utvärdera om det finns ett behov av nya åtgärder för att möta ovan nämnda omvärldsförändringar fullt ut.

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

Såväl nationellt som inom EU redovisas relevanta mål och strategier som påverkar godstransporterna i Stockholm-Mälardalenregionen. Ambitionen är att förbättra förutsättningarna för effektiva och hållbara transporter genom infrastrukturförstärkning, innovationer och olika typer av samverkan.

EU:s transportstrategi är en del av den europeiska gröna given och syftar till att minska transportsektorns utsläpp genom att främja miljövänliga och intelligenta transporter. Strategin fokuserar på elektrifiering, förnybara bränslen, digitalisering och utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T).

Regeringens strategiska arbete med godstransporter fokuserar på fyra områden för att ge näringslivet bättre förutsättningar att utvecklas; 1) Ett intermodalt och effektivt transportsystem, 2) Ett transportsystem med konkurrenskraftiga transporter, 3) Ett robust transportsystem samt 4) Ett fossilfritt och resurssnålt transportsystem. Näringslivets konkurrenskraft ska stärkas genom att öka effektiviteten i godstransportsystemet och trafikslagen ska komplettera varandra utifrån sina respektive fördelar.

Trafikverket har i december 2025 på uppdrag av regeringen presenterat en handlingsplan för åren 2026-2028 med 18 förbättringsåtgärder för att stärka förutsättningarna för näringslivets godstransporter. Där bland nya tjänster och digitala lösningar så att transportsystemet kan användas mer effektivt, högre hastigheter för fler godståg på fler sträckor, fordon på upp till 34,5 meter på väg samt ett mer effektivt användande av rastplatser och uppställningsplatser längs vägarna.

Inom ramen för En Bättre Sats-samarbetet har regionerna enats om övergripande och gemensamma storregionala mål för transportsystemet i Stockholm-Mälardalenregionen. Målen är politiskt antagna 2006 och reviderade 2023. De skrivningar kopplade till målen som är riktade till godstransporter är:

- Den internationella konkurrenskraften beror på såväl de regionala som de globala kommunikationsmöjligheterna för gods.
- För att nå klimatmålen krävs en kombination av flera faktorer: minskat fossilt bilresande, ökat kollektivresande, planering för ett transporteffektivt samhälle, integrerad transport- och samhällsplanering, teknikutveckling och en effektivare användning av transportsystemet.
- För att klimatmålen ska nås krävs också att fossila bränslen ersätts av förnyelsebara bränslen, att resurshållning eftersträvas samt att den mest energieffektiva tekniken premieras.
- För att långväga godstransporter ska kunna överföras från väg till järnväg och sjöfart krävs en effektiv kombitrafik med fungerande anslutningar samt ökad kapacitet på järnväg.
- Utvecklingen av transportsystemet sker utifrån avvägningar om vad som är effektivt för samhället och regionen ur ett helhetsperspektiv.
- Terminaler för omlastning av gods nära tätorter ansluts till befintligt eller nytt järnvägsnät för att minska den tunga trafiken i tätbefolkade områden.

3. Utmaningar för Stockholm-Mälardalenregionen

Godstransporterna i Sverige bedöms i Trafikverkets senaste prognos (2024) öka i lägre takt än vad som tidigare antagits och ligga mer i nivå med den historiska utvecklingen. Det beror framför allt på att den ekonomiska utvecklingen antas gå långsammare, att varornas värde antas öka mer, vilket dämpar ökningen i ton i motsvarande mån samt att användningen av råolja och oljeprodukter i transportbranschen mer eller mindre antas upphöra till följd av klimatpolitiska åtgärder.

De totala godsmängderna (ton) har tidigare beräknas öka med 65 procent i Stockholm-Mälardalenregionen 2012-2040. Mot bakgrund av Trafikverkets reviderade prognoser finns skäl att betrakta detta som ett tak. Ökningen förväntas likväl bli kraftig och 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 person- och godstransporter. Samtidigt som det finns behov av kapacitet för fler godståg finns höga ambitioner för den storregionala kollektivtrafiken.

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

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

En ökad sjöfart skulle kunna ta en del av de långväga transporterna till och från regionen.

I Stockholm-Mälarenregionen finns ett flertal hamnar med storregional betydelse. På senare år har en del större förändringar skett som ändrar förutsättningar och möjligheter för godstrafiken på vatten. En av dessa är den nya hamnen Stockholm Norvik i Nynäshamn som till del avlastar centrala Stockholm. En annan är Mälarpjektet, där ökad sjöfart och pråmtrafik i Mälaren och längs kusten har stor potential att utveckla regionens godstransporter mot en högre hållbarhet. En ökad sjöfart skulle kunna ta en del av de långväga transporter till och från regionen. Detta innebär samtidigt att belastningen på vissa vägvägsnitt ökar på grund av ökad vägtrafik till och från hamnarna.

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

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

Den ökade trafiken innebär ett behov att förebygga och hantera risk och sårbarhet.

4. Strategiska områden och åtgärder

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

Godset behöver transporteras hållbart och klimatsmart, till konkurrenskraftiga kostnader.

Övergripande prioriteringar

Godset behöver transporteras hållbart och klimatsmart, till konkurrenskraftiga kostnader. Detta innebär att transporterna måste vara fossilfria samt utföras i tid, till rimliga priser, på ett säkert sätt, och med korta ledtider när så behövs. Detta kräver såväl nytänkande som beslutsförmåga. I Stockholm-Mälarenregionen finns stor samsyn kring och gemensamma ställningstaganden för godstransporternas utveckling:

- Öka järnvägskapaciteten
- Effektivisera transportsystemet
- Framtidssäkra transportsystemet och ställ om till hållbara godstransporter
- Godset ska komma fram i tid även under störning

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

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

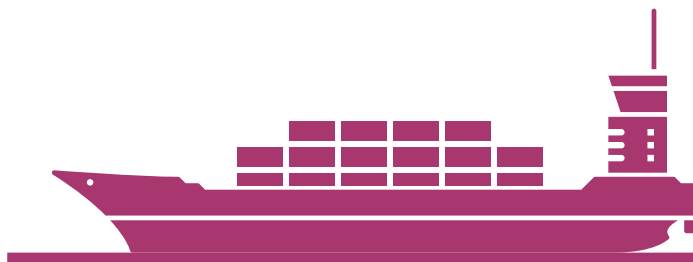
Det måste finnas kapacitet för ökad andel gods på järnväg, där försörjningen av kombiterminalerna i regionen norrifrån och söderifrån samt tillräcklig kapacitet för transittrafiken är avgörande. Ostkustbanan behöver en bättre anslutning till järnvägsnavet i Hallsberg, och även Godsstråket genom Bergslagen,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

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

För ett bättre tillvaratagande av infrastrukturen, en ökad andel gods på järnväg och sjö, en ökad intermodalitet och en implementering av fossilfria drivmedel krävs därtill utvecklade styrmedel och teknikutveckling. Lika förutsättningar mellan trafikslagen, marginal kostnadsprincipen, 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.

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.



A. Samverkan för en ledande internationell logistikregion

BAKGRUND/STRATEGIER

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

ÅTGÄRDER

Åtgärd	Hur	Syfte
A1. Godstransportråd för Stockholm-Mälardalsregionen	Mälardalsrådet koordinerar rådets arbete tillsammans med Trafikverket.	Ett verktyg för samverkan med näringsliv och akademi. Arbete för genomförandet av strategin.
A2. Aktivt arbeta för att påverka EU:s strategier och regelverk (TEN-T, CEF m m).	Mälardalsrådet följer det europapolitiska arbetet med hjälp av regionerna och deras brysselkontor samt stöder samverkan för att påverka inriktningen.	Finnas med som del av EU:s prioriterade stråk och korridorer i samt få bättre förutsättningar att utveckla länkar och noder i syfte att stärka de internationella godstransporternas förutsättningar.
A3. Påverka lagar, riktlinjer m m för att ge förutsättningar för effektiva och hållbara godstransporter.	Mälardalsrådet och regionerna lyfter dessa frågor bland annat med hjälp av det storregionala godstransportrådet.	Skapa förutsättningar för effektiva och hållbara godstransporter
A4. Påverka statlig nivå att bättre fånga godstransporternas nytta i de samhällsekonomiska kalkylerna, inklusive de regionala utvecklings-effekterna.	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 stor-regionala godstransportrådet och via handelskammarnas nätverk. Branschspecifika möten och dialoger.	Få inspel från näringslivet. Skapa en gemensam bild. Verka för samsyn.
A6. Ta fram och bidra till kunskaps-spridning.	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. Tydliggöra utmaningarna i stads- och landsbygdsplaneringen. Identifiera brister och behov gällande t ex omlastningspunkter.

Åtgärd	Hur	Syfte
A8. Verka för bättre statistik och modeller.	Mälardalsrådet och regionerna ansvarar för att: 1. Samverka med Trafikanalys 2. Bygga upp förtroende hos transportföretag (t ex Sveriges Åkeriföretag) och lyfta fram nyttan med transportstatistik och informationsspridning mellan aktörer. Använda och utveckla modeller i samverkan med företag och akademi 3. Samla aktörer som kan utgöra beställare av statistik Det storregionala godstransport rådet kan användas som plattform för dessa aktiviteter.	Bättre underlag och flödesoptimering.
A9. 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.
A10. Samverkan för en bättre omvärldsbevakning • Vad har man gjort på olika ställen i Europa för att främja hållbarhet? • Vilka av dessa eller varianter kan Sverige ha nytta av/genomföra?	Samverkan inom ramen för Mälardalsrådet och det storregionala godstransportrådet.	Bättre möjligheter att få till stånd tester i Stockholm-Mälardalsregionen om vi samverkar.

B. Effektiv och hållbar struktur med noder och länkar

BAKGRUND/STRATEGIER

Lokalisering av industriområden, terminaler, lager och transportvägar skapar förutsättningar för godstransporter. Olika godsslag kräver olika förutsättningar varför optimala lokaliseringar bör eftersträvas i ett storregionalt perspektiv. Den storregionala samverkan ska användas som verktyg för att bibehålla och utveckla robusta regionala, nationella och internationella stråk med tillräcklig kapacitet och kvalitet, en effektiv struktur med noder samt goda förutsättningar för intermodalitet.

Viktigt är att fokusera på att identifiera större brister som behöver åtgärdas i det befintliga systemet av strategiska noder och länkar som underlag till nationell, storregional, regional och kommunal planering. Det för att få till stånd investeringar som stärker strategiska lägen och stråk i enlighet med de storregionala prioriteringarna. Detta kräver samsyn, kunskap om transporternas utveckling och ett gemensamt arbete för att upprätthålla en aktuell bild av strategiska noder och länkar samt de behov av åtgärder som krävs för att utveckla denna struktur.



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



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



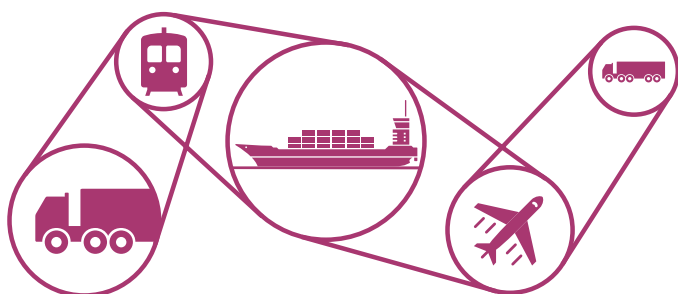
Figur 3. Framtida regionalt strategisk godsstruktur – viktiga stråk och noder.

Källa: Mälardalsrådets En Bättre Sits

ÅTGÄRDER

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

Olika godsslag kräver olika förutsättningar varför optimala lokaliseringar bör eftersträvas i ett storregionalt perspektiv.



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 därtill omgivningen genom att de kräver utrymme på vägar, järnvägar, i farleder och i luften. Inte minst kräver lager, terminaler och omlastningsplatser stora markytor 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.

Transportpolitik för detta måste framför allt utformas på internationell och nationell nivå, i nära samarbete med näringslivet. Den lokala och regionala nivån har dock en viktig roll att spela genom att aktivt möjliggöra, samordna och driva på omställningen. Testbäddar och utvecklingsprojekt för nya transportlösningar, kapacitet och infrastruktur för hållbara drivmedel samt gemensamma regler inom Stockholm-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.	Skapa enkelhet för transportföretagen. Enhetlig tillämpning av verktyget miljözoner effektiviserar godstransporterna genom enkelhet och tydlighet.
C2. Skapa förutsättningar för kapacitet och infrastruktur för fossilfria och energieffektiva drivmedel, inklusive produktion av sådana drivmedel.	Samverkan inom ramen för Mälardalsrådet och det storregionala godstransportrådet.	Bidra till att skapa kapacitet och infrastruktur för fossilfria och energieffektiva drivmedel.
C3. Testa nya tekniska lösningar 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.	Bättre möjligheter att få till stånd tester i Stockholm-Mälardalsregionen om vi samverkar. Implementering kan ske snabbare om vi samverkar.
C4. Samverkan för att skapa förutsättningar för samlastning och ökad fyllnadsgrad.	Samverkan inom ramen för Mälardalsrådet och det storregionala godstransportrådet.	Mer effektiva transporter.
C5. 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.
C6. 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.

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 Stockholm-Mälardalsregionens delar. Större tätorter påverkas av olika typer av godstransporter – varudistribution, bygg- och masstransporter, avfallshantering m m och det finns miljöproblem och konkurrens om marken som måste hanteras. På landsbygden har jord- och skogsbruket särskilda behov av tillgänglighet och bärighet. Varudistributionen, avfallshanteringen m m måste därtill fungera på ett hållbart sätt även i regionens mer glesbefolkade delar.

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

ÅTGÄRDER

Åtgärd	Hur	Syfte
D1. Samverkan för samordning av lastplatser, terminaler, uppställningsplatser och omledningsvägar.	Samverkan inom ramen för Mälardalsrådet och det storregionala godstransportrådet.	Skapar förutsättningar för effektiva godstransporter.
D2. Samverkan för att säkerställa god kvalitet genom effektivare väg- och järnvägstransporter. Framför allt för ökad bärighet på vägar och införande av ökade fordonslängder såväl för väg som järnväg.	Samverkan inom ramen för Mälardalsrådet och det storregionala godstransportrådet för att vidmakthålla och komma i kapp med rätt bärighet på väg genom att vägar upplåts för bärighet (bk1 och bk4) och för längre fordon på 34,5 m på stamvägnätet. Fortsatt utvecklat järnvägsnät för 750 meter långa tåg.	Säkerställa god kvalitet genom ökad kapacitet, användbarhet och robusthet för godstransporternas infrastruktur.

5. Uppföljning

Strategin bör aktualitetsprövas en gång per mandatperiod, mot bakgrund av godstransporternas utveckling, ändrade förutsättningar och genomfört arbete. Ansvaret för uppföljningen bör ligga på Mälardalsrådet i samverkan med det storregionala godstransportrådet och kan med fördel samordnas med processen kring den storregionala systemanalysen inom En Bättre Sits.

En Bättre Sits-samarbetet och den storregionala godsstrategin

Sju regioner – Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland och Gotland – samarbetar sedan många år tillbaka i Mälardalsrådets transportpolitiska samarbete, En Bättre Sits. Genom samarbetet och den politiskt beslutade Storregionala systemanalysen har parterna åtagit sig att utveckla och implementera en storregional godsstrategi för Stockholm-Mälarenregionen.

Den storregionala godsstrategin färdigställdes 2020 efter en bred process där en stor grupp politiker enats om gemensamma strategier och åtgärder för att säkerställa godstransporternas framkomlighet i Stockholm-Mälarenregionen. Under 2025 har Godsstrategin aktualitetsprövats vilket inneburit en översyn på att övergripande plan med i huvudsak redaktionella uppdateringar. Aktualitetsprövningen har inte inkluderat tillförandet av nya åtgärder. På sikt kan det finnas anledning att göra en större översyn för att möta nya politiska styrdokument, riktlinjer eller omvärldsförändringar i övrigt.

enbattresits.se



MÄLARDALSRÅDET

malardalsradet.se

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