



STOHAB  
2018-02-08

*Till Stockholms Hamn AB:s styrelse*

## Remiss av Godsstrategi för Stockholmsregionen

### Bakgrund

#### *Ärendet*

Stockholms Hamnar har fått Stockholms Läns Landstings (SLL) Godsstrategi för Stockholmsregionen på remiss från Stockholm Stadshus AB för besvarande senast 2018-02-05. Stockholms Hamnar har begärt och beviljats anstånd att besvara remissen så att denna ska kunna behandlas vid styrelsemötet 2018-02-08. Stockholms Hamnar har även fått remissen direkt från SLL men svaren samordnas av Stockholm Stadshus AB.

Tillväxt- och regionplaneförvaltningen har på uppdrag av landstingsfullmäktige i budget för 2017 initierat arbetet med att ta fram en regional godsstrategi för hela Stockholms län med fokus på samlastning och logistik. Den regionala godsstrategin för Stockholms län är ett planeringsunderlag som är vägledande för regionens kommuner och statliga aktörer i deras planering. Strategin ska bidra till att nå målen i den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUF5 2050.

Stockholmsregionen är landets största konsumtionsmarknad och den ekonomiska tillväxten och befolkningstillväxten i regionen har lett till att antalet varutransporter har ökat kraftigt de senaste åren. Ökning väntas ske av både konsumtionsvaror och transporter i samband med bland annat ett ökat byggande och infrastrukturprojekt. Nyttotrafiken utgör en stor andel av trafikarbetet i Stockholms län och är en förutsättning för en ekonomiskt framgångsrik region, samtidigt som den utgör en växande transport- och klimatutmaning. Godsstrategin syftar till att nå en regional samsyn kring de viktigaste regionala utmaningarna med de ökande godstransporterna och hur regionens aktörer tillsammans ska hantera dessa. Strategin redovisar strategiska områden och insatsområden där det behövs regional kraftsamling för genomförande.

Frågor som landstinget önskar svar på är:

- Saknas utmaningar för godstransporter?
- Är de tre strategiska områdena för utveckling av godstransporter i Stockholms län lämpliga?



- Saknas insatsområden inom handlingsområdena?
- Hur kan ni som aktör i Stockholmsregionen bidra till genomförandet?

Nedan presenteras förslaget på godsstrategi i korthet, dokumentet i sin helhet finns att ladda ner på Stockholms Hamnars sida på insyn tillsammans med styrelsehandlingar, via denna länk: <https://insynsverige.se/stockholm-sthlmshamn>

### Förslaget i korthet

I godsstrategin har ett antal utmaningar identifierats vilka har kategoriserats i tre områden, som delvis överlappar varandra; kapacitet och framkomlighet, urbanisering och förtätning samt systemeffekter och styrning för hållbar utveckling.

#### **Kapacitet och framkomlighet**

- Att hantera kapacitets- och framkomlighetsproblemen i en växande region, utmaningen bedöms bli särskilt stor i väginfrastrukturen.
- Att identifiera och hantera de konfliktpunkter som bidrar till kapacitetsbrist i systemet.
- Att reglera och prioritera mellan person- och godstransporter.
- Att reservera markytor för både dagens och framtida behov, för logistikfunktioner och för att säkerställa framkomlighet för godsflöden.

#### **Urbanisering och förtätning**

- Att skapa ett transportsystem som är robust och redundant med avseende på både lokal, regional och nationell sårbarhet.
- Att hantera miljö- och säkerhetsfrågor som är kopplade till godstransporter i en framtida förtätad stad, exempelvis bullerproblematik, luftkvalitet och transporter av farligt gods.
- Omfattande och ökande bygg- och anläggningstransporter utgör temporära transportsystem som belastar transportsystemet och behöver beaktas för att minimera negativa konsekvenser.
- Trenden med ökade hemleveranser samt små sändningar och många returer till följd av e-handeln riskerar att ge ökad distributionstrafik i urbana miljöer och i bostadsområden.
- Brist på chaufförer, trängsel och köer, i kombination med strikta tidsfönster och krav på korta leveranstider för varuleveranser, gör att distributörerna måste använda fler fordon, vilket i sin tur bidrar till att trängseln ökar ännu mer.
- Att ta ett helhetsgrepp om transportererna, exempelvis genom att beakta hela transportkedjan inklusive last mile, dvs. det sista ledet i distributionskedjan.
- Behov av regional samsyn om var stråk för farligt gods finns idag och var det finns behov av att säkerställa stråk i framtiden.



- Det ökade fokuset på och behovet av bostadsbyggande ställer krav på en strategisk och långsiktig syn på stråk och målpunkter för farligt gods.

### **Systemeffekter och styrning för hållbar utveckling**

- Att styra med avseende på samtliga aspekter av hållbarhet: – ekonomisk, miljömässig och social hållbarhet.
- Att skapa en tydlig politisk inriktning för styrmedel, med morötter och lagstiftning, bland annat för att aktörerna tryggt ska kunna investera hållbart. En del av dessa verktyg ligger på nationell nivå eller EU-nivå.
- Att skapa incitament och förstärka styrmedel för överflyttning av godstransporter till sjö eller järnväg och beräkna de framtida kostnaderna vid uteblivna åtgärder.
- Aktörerna måste ha information och kunskap om alternativ till vägtransporter för att kunna göra aktiva val. Även konsumenterna har svårt att se och påverka de transporter som deras val genererar.
- Beteendeförändringar tar tid, samtidigt som dagens digitala medier ibland skapar mycket snabba omställningar. Det blir en utmaning att hantera dessa förändringar, både snabba och mer trögrörliga, samtidigt som transportsystemet ska fungera under omställningstiden.
- Vid analyser och beslut måste vi se systemet av system och att en åtgärd kanske ger oönskade földeffekter.
- Teknikutvecklingen kan få oönskade effekter, exempelvis ökade utsläpp som en följd av effektivare och billigare transporter, vilket gör att utvecklingen kanske måste kombineras med nya regelverk.
- Cirkulär ekonomi kan minska samhällets miljöpåverkan men kommer fortfarande att generera transporter.
- Transportsystemet ska skapa och upprätthålla möjligheten för människor att bo på olika platser. Därför måste både stadens, landsbygdens och skärgårdens behov av godstransporter tillgodoses.

Utifrån identifierade utmaningar har tre strategiska områden med tillhörande handlingsområden tagits fram.

### **Strategiska områden**

1. Tillgänglig transportinfrastruktur av god kvalitet i hela regionen
2. Urbana miljöer med god och klimatsmart försörjning av varor och material
3. Stärkt förståelse för godstransporternas systemeffekter

### **Handlingsområden**

*Samverkan, planering och styrning*



Handlingsområdet handlar om initiativ till samarbeten, styrmedel, regleringar, planering av infrastruktur och städer.

#### *Infrastruktur för godstransporterna i regionen*

Insatserna i handlingsområdet bör fokusera på att det finns tillräckliga anslutningar till regionens noder (terminaler och andra omlastningsplatser för sjö-, väg och järnvägstransporter) och att underhållet av befintlig infrastruktur prioriteras så det råder tillgänglighet för godstransporter.

#### *Effektiv logistik*

Handlingsområdet omfattar insatser som är riktade på innovativa lösningar, planering och ett effektivt resursutnyttjande samt insatser som innebär att nyttja rätt transportslag för rätt typer av transporter.

#### *Teknik och innovation*

Handlingsområdet handlar främst om att stödja teknisk utveckling och innovation, att anpassa regler och använda styrmedel för att styra mot uppsatta mål.

#### *Ökad kunskap*

Handlingsområdet handlar om att öka kunskapen om godsflöden, godstransporter och logistik hos de aktörer som planerar och infrastruktur och byggnader och hos de aktörer som hanterar regler och styrmedel.

### **Stockholm Hamn AB:s synpunkter**

Stockholms Hamnar vill inledningsvis välkomna Stockholms Läns Landstings initiativ att ta fram en godsstrategi för Stockholmsregionen. I vår snabbt växande region räcker det inte att enbart säkerställa bostadsbyggnad och kollektivtrafik i stads- och regionplanering. Även varuförsörjning och transporter av byggmaterial och massor kopplade till de stora infrastrukturprojekten, måste tas i beaktande. Stockholms Hamnar har i tidigare yttranden över RUF 2050 lyft fram behovet av ett godsperspektiv i den regionala planeringen och därför är det positivt att SLL nu presenterar godsstrategin som en del av RUF 2050-arbetet.

I godsstrategins förord anges att godsstrategin, efter att den antagits, ska vara utgångspunkt för ett konkretiserat genomförande, där landstinget har en drivande roll tillsammans med regionens aktörer. Stockholms Hamnar ser fram emot att ta del av hur detta arbete kommer fortskrida.





### **Saknas utmaningar för godstransporter?**

Stockholms Hamnar instämmer i landstingets beskrivning av utmaningarna för godstransporterna i regionen. Som följd av regionens tillväxt förväntas godstransporterna öka och detta ställer krav på transportsystemets samtliga delar. Då godset inte sällan har sin slutdestination i Stockholmsregionen krävs ofta en kortare transport på vägnätet, vilket kräver god landinfrastruktur i regionen. Det finns en tydlig politisk ambition att flytta över gods från väg till järnväg och sjöfart, vilket också är nödvändigt för att möta de klimatutmaningar vi står inför. Men, det långväga godset behöver en ”last mile”-transport från de större godsoderna och därför behövs kapacitetsstarka vägar, inte minst i vår storstadsregion där persontransporter och godstransporter nyttjar samma infrastruktur.

Sjöfarten är ett transportslag med mycket stor potential att avlasta det långväga vägnätet och åtgärder för att stimulera en ökad överflyttning är nödvändiga. Här handlar det om att säkerställa konkurrensneutraliteten mellan transportslagen, att undanröja hinder och att skapa incitament för en överflyttning till sjöfart. Dessa utmaningar ligger inte sällan på nationell nivå, men även det internationella perspektivet på godstransporter är viktigt.

### **Är de tre strategiska områdena för utveckling av godstransporter i Stockholms län lämpliga?**

Stockholms Hamnar har inga synpunkter på de tre strategiska områden som presenteras i godsstrategin. Att säkerställa tillgänglig transportinfrastruktur av god kvalitet i hela regionen, som är det första strategiska området, är mycket relevant för Stockholms Hamnar. Stockholms Hamnar har i tre mycket omfattande hamnutvecklingsprojekt investerat 7,5 miljard kronor under en 8 års period. Den långsiktiga strategin i detta arbete är att de rena godstransporterna ska nyttja de yttre hamnarna, Kapellskärs hamn och Nynäshamns hamn samt Stockholm Norvik hamn när denna öppnar 2020. På detta sätt kan de centrala delarna av länet till viss del avlastas men det ställer samtidigt krav på god transportinfrastruktur till och från hamnarna. Särskilt i de södra delarna av länet bedöms behovet av god transportinfrastruktur till Nynäshamns hamn och Stockholm Norvik hamn vara särskilt angelägna. Först när rätt infrastruktur till och från hamnarna är på plats kan vi få full utväxling av de hamninvesteringar som görs.

Urbana miljöer med god och klimatsmart försörjning av varor och material är ett strategiskt område där sannolikt en hel del kan göras. Ett exempel är att i större utsträckning nyttja vattenvägarna för transporter till och från byggen och infrastrukturprojekt, såsom exempelvis gjordes i utbyggnaden av Värtahamnen och som kommer göras i samband med Förbifart Stockholm.



Även det strategiska området som handlar om att stärka förståelsen för godstransporternas systemeffekter är relevant. Här är det önskvärt att förståelsen för sjöfartens roll i transportsystemet stärks för att denna ska nyttjas i större utsträckning.

#### **Saknas insatsområden inom handlingsområdena?**

Stockholms Hamnar bedömer att insatsområden inom handlingsområdena är väl avvägda. En utmaning kan vara att rådigheten för några insatsområden ligger på nationell nivå, exempelvis det som rör att se över och utveckla regelverk vilka inverkar på godstransporter, medan godsstrategin har ett regionalt angreppssätt. För Stockholms Hamnar är det viktigt att arbete med godstransporter sker såväl på regional som nationell och internationell nivå och det är viktigt att aktörer på olika nivåer samverkar. Ett insatsområde som inte explicit berörs är frågan om överflyttning av gods från framför allt vägtransporter till sjöfart, även om detta lyfts fram som en utmaning i godsstrategin. Som nämnt ovan finns det en tydligt uttalad politisk vilja att åstadkomma överflyttning och sjöfartens potential har identifierats av andra aktörer som t.ex. Trafikverket för att avlasta infrastrukturen och bidra till ett mer effektivt och hållbart transportsystem.

#### **Hur kan ni som aktör i Stockholmsregionen bidra till genomförandet?**

Stockholms Hamnar har i uppdrag att medverka till att säkerställa och utveckla goda förutsättningar för sjöfarten och regionens varuförsörjning för att därigenom främja regionens utveckling och hållbara tillväxt. Detta görs genom att utveckla befintlig och ny hamncapaciteten i regionen samt genom att säkerställa en effektiv och hållbar godshantering. Stockholms Hamnar samverkar i olika sammanhang med både offentliga och kommersiella aktörer. I många fall är ett viktigt bidrag att lyfta godsfrågor och sjöfartens potential då dessa perspektiv inte alltid tas i beaktande fullt ut.

#### ***Synpunkter på underlagsrapporten Gods och logistik i Stockholms län, 2050***

Utöver själva godsstrategin har Stockholms Hamnar även tagit del av underlagsrapporten Gods och logistik i Stockholm län 2050 som tagits fram inom ramen för godsstrategin. I denna rapport finns ett antal felaktigheter och missvisande information som Stockholms Hamnar önskar kommentera.

Generellt kan påpekas att statistiken som använts i rapporten är inte särskilt aktuellt och speglar inte den senaste tidens utveckling av volymerna. Inte heller håller Stockholms Hamnar med i de resonemang som förs kring de olika hamnarna i regionen och förhållandet mellan hamnarna.

I t.ex. figur 17, s. 30, har data från 2012 använts och i texten framgår inte att Stockholms Hamnar har växande containervolymer.

I tabell 1, s. 19, och i samband med Figur 32 saknas Stadsgården som en av hamndelarna. I Stadsgården hanteras varje år omkring 1 miljon ton gods. Hanteringen i Stadsgården ingår i Stockholms Hamns volymer men hamnområdet bör ändå nämnas separat eftersom det är av stor vikt inte enbart för kryssnings- och färjetrafiken utan även ur godsperspektiv.

Stockholms Hamnar undrar vidare hur urvalet i analysen gjorts, exempelvis är Gävle och Mälarhusnar med men inte Norrköping och Oxelösunds hamn. Prognosen att volymerna i hamnarna i Mälaren kommer överstiga volymerna i Gävle hamn, som nämns på sidan 44 tycks också inte helt realistisk.

På sidan 71-72 förs ett resonemang om sjöfart och Stockholms Hamnar instämmer i bilden av att överflyttning av gods från land till sjö ställer ökade krav på hamnar och adekvat gränssnitt mot andra transportslag. Det ligger mycket fokus på containerhanteringen i rapporten men Stockholms Hamnar vill lyfta de stora mängder rullande gods – roro – som trafikerar regionens hamnar. Även dessa volymer kräver godsterminaler.

Här vill Stockholms Hamnar också understryka att det inte stämmer att Stockholms Hamnar flyttar hela verksamheten till Norvik. På sidan 42 anges även att det är volymerna från Stockholm (Loudden) som ska flytta till Norvik. Det korrekta är att containerhanteringen flyttar från Frihamnen till Stockholm Norvik Hamn, men färjetrafiken – som också hanterar stora mängder gods – kommer fortsätta trafikera Värtahamnen, Frihamnen och Stadsgården i Stockholm. Vidare är det naturligtvis viktigt med mellanlagring, omlastningsmöjligheter, logistiktjänster m.m. i anslutning till Stockholm Norvik hamn och den långsiktiga planen att utveckla det närliggande området för dessa verksamheter. Men samtidigt är det viktigt att även andra godsnoder, och anslutningen till dessa noder, i regionen utvecklas inte minst i närtid då Stockholm Norvik Hamn öppnar redan 2020 och att utveckla ett större logistikområde i anslutning till hamnen har längre tidsperspektiv än så. Dessutom är det viktigt att även ta hänsyn till roro-volymer från Stockholm Norvik Hamn och Nynäshamns hamn som också kräver godsterminaler i regionen.



## Förslag

Styrelsen föreslås besluta

- att som svar på remissen godkänna och överlämna tjänsteutlåtandet
- att omedelbart justera ärendet

Stockholm den 30 januari 2018

Johan Castwall  
VD