

Handläggare:
Peter Dahlberg, 08-508 29 323
Krister Stralström, 08-508 29 758

Till
Finansroteln

Remiss av Godsstrategi för Stockholmsregionen

Svar på remiss från Finansroteln (dnr 111-2064/2017).

Sammanfattning

Koncernledningen och dotterbolagen ser att ett nära samarbete mellan regionens kommuner är nödvändigt för att kunna möta den utveckling som sker inom godstransporter och att regionen samlat behöver identifiera platser där de tillverkande och transportintensiva verksamheterna kan vara belägna.

Koncernledningen lyfter fram att sjötrafikens roll i transportsystemet behöver stärkas på såväl nationell som regional nivå. På regional nivå är en bra transportinfrastruktur till Nynäshamns hamn och Stockholm Norvik hamn särskilt angelägen eftersom en betydande del av regionens gods försörjning kommer att transporteras därifrån. Trafiksignalsanläggningar och andra fysiska platser för fiberanslutning behöver också tas med i det kommande arbetet med godsstrategin.

Ärendet

Tillväxt- och regionplaneförvaltningen har på uppdrag av landstingsfullmäktige i Stockholms län tagit fram ett förslag till regional godsstrategi med fokus på samlastning och ny teknik. Godsstrategin syftar till att nå en regional samsyn kring de viktigaste regionala utmaningarna med ökande godstransporter och hur regionens aktörer tillsammans ska hantera dessa. Strategin redovisar strategiska områden och insatsområden där det behövs en regional kraftsamling för genomförande. Strategin omfattar hela Stockholms län och ska bidra till att nå målen i den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUF 2050.

Finansroteln har remitterat "Godsstrategi för Stockholmsregionen" till bl.a. Stockholms Stadshus AB, som i sin tur remitterat vidare till dotterbolagen Svenska Bostäder, Familjebostäder, Stockholmshem, Micasa, Bostadsförmedlingen, Stockholm Vatten och Avfall, Skolfastigheter i Stockholm (SISAB), Stockholms Hamn, Stockholm Parkering, Stadsteatern, S:t Erik Markutveckling, Stockholm Business Region, SGA Fastigheter och Stokab. Svenska Bostäder, Familjebostäder, Stockholmshem, Micasa, Bostadsförmedlingen, SISAB, Stockholm Parkering, Stadsteatern, S:t Erik Markutveckling och SGA Fastigheter har valt att inte svara på remissen, vilket i huvudsak beror på att de inte har någonting att anföra/tillägga. Nedan följer en

redovisning av bolagens remissvar i huvudsak. Remissvaren i sin helhet återfinns i bilagorna.

Underremiss

Stockholm Vatten och Avfall AB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Stockholm Vatten och Avfall tycker att förslaget i sin helhet är väl genomarbetat och har inget att tillägga avseende de presenterade utmaningarna, de strategiska områdena eller insatserna. Det är viktigt att den framtida godsstrategin främjar bolagets behov av framkomlighet för avfallstransporter, transporter av driftskemikalier, material och schaktmassor till bolagets verk, byggprojekt och återvinningscentraler (*bilaga 1*).

Stockholms Hamn AB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Stockholms Hamn anser att det önskvärt att förståelsen för sjöfartens roll i transportsystemet stärks. Det kan leda till att sjöfarten används i större utsträckning. Att säkerställa tillgänglig transportinfrastruktur av god kvalitet i hela regionen är mycket relevant för bolaget. I de södra delarna av länet bedöms att behovet av god transportinfrastruktur till Nynäshamns hamn och Stockholm Norvik hamn är särskilt angeläget. Först när rätt infrastruktur till och från hamnarna är på plats kan bolaget få full utväxling av de hamninvesteringar som görs.

För Stockholms Hamn är det viktigt att arbete med godstransporter sker såväl på regional som på nationell och internationell nivå, och det är viktigt att aktörer på olika nivåer samverkar. Ett insatsområde som inte uttryckligt berörs är frågan om överflyttning av gods från framför allt vägtransporter till sjöfart, även om detta lyfts fram som en utmaning i godsstrategin.

Utöver själva godsstrategin har Stockholms Hamn även tagit del av underlagsrapporten Gods och logistik i Stockholms län 2050, som tagits fram inom ramen för godsstrategin. I den rapporten finns ett antal felaktigheter och missvisande information. Generellt kan påpekas att statistiken som använts inte är särskilt aktuell. Bolaget instämmer heller inte i de resonemang som förs kring de olika hamnarna i regionen (*bilaga 2*).

AB Stokabs remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Stokab påpekar att logistikområdet har kommit långt i digitalisering och smartare lösningar riktade mot fordon. Det pågår en utveckling mot självkörande fordon och fordon med transportstöd där behovet av 5G-nät kommer vara stort. Det förutsätter i sin tur fiber både vid trafiksignalsanläggningar och fysiska platser längs vägar och viktiga trafik korsningar.

Stockholmsregionen har en unik möjlighet att bli ledande inom logistik- och transportlösningar. Modern och flexibel trafikstyrning behöver finnas hos alla väghållare för att kunna stödja utvecklingen mot effektivare transporter och logistik. För samtliga utpekade handlingsområden i godsstrategin är tillgången till en väl utbyggd operatörsneutral fiberinfrastruktur viktig. Det är angeläget att detta framkommer i strategin då det annars lätt kan förbises i kommunernas arbete (*bilaga 3*).

Stockholm Business Region AB:s (SBR) remissvar har i huvudsak följande lydelse:

SBR anser att den framtagna godsstrategin i huvudsak ligger i linje med stadens ambitioner för ett bättre fungerande och hållbart transportsystem.

Bolaget anser att godshantering måste tas med tidigt i kommunernas stadsutvecklings- och planprocesser för att säkerställa regionens varuförsörjning. Ett nära samarbete mellan regionens kommuner är en nödvändighet för att kunna möta den utveckling som pågår. Det arbete som ska göras behöver tillgodose och skapa förståelse för företagens godshanteringsbehov om regionen ska kunna vara nationellt och internationellt konkurrenskraftig.

Bolaget anser att strategin i huvudsak täcker de utmaningar som finns för godstransporter, men ser att regionen samlat behöver identifiera platser där de tillverkande och transportintensiva verksamheterna kan vara belägna. Stadens företagare anser att både kundnärhet och långsiktighet i stadens planering är viktigt för deras möjligheter att bedriva verksamhet.

Stockholms stad är en viktig aktör för en fungerande godshantering i regionen. Stora delar av godset har sin slutdestination inom kommunens gränser och behovet av effektiv infrastruktur är som störst i de tätaste delarna av regionen (*bilaga 4*).

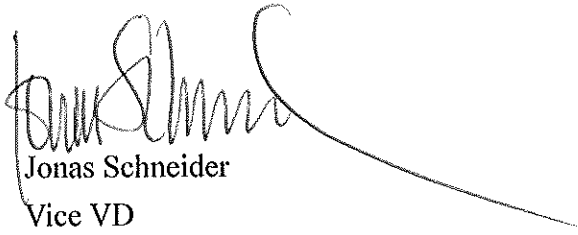
Koncernledningens synpunkter

Koncernledningen vill i sammanhanget lyfta fram att sjöfartens roll i transportsystemet måste blir tydligare på såväl nationell som regional nivå. Det är viktigt utifrån såväl ett konkurrensperspektiv mellan transportslagen, men också för att åstadkomma långsiktigt hållbara lösningar. Koncernledningen ser positivt på planens syfte att nå en regional samsyn kring ökande godstransporter och hur regionens aktörer tillsammans ska hantera dessa.

I sammanhanget lyfter SBR fram att regionen samlat behöver identifiera platser där tillverkande och transportintensiva verksamheter kan vara belägna, vilket koncernledningen instämmer i. Bolaget poängterar också att ett nära samarbete mellan regionens kommuner är nödvändigt för att kunna möta den utveckling som sker.

Koncernledningen anser, vilket Stockholms Hamn också betonar, att behovet av god transportinfrastruktur till Nynäshamns hamn och Stockholm Norvik hamn är särskilt angeläget eftersom en betydande del av regionens godsförsörjning kommer därifrån. Koncernledningen ser också att utvecklingen mot effektivare transporter och logistik kan stödjas med modern och flexibel trafikstyrning hos väghållarna, vilket också Stokab påpekar i sitt remissvar. Därför behöver trafiksignalsanläggningar och fysiska platser för fiberanslutning planeras och tas med i godsstrategin.

Med beaktande av framförda synpunkter ställer sig koncernledningen sammantaget positiv till förslaget om godsstrategi för Stockholmsregionen. För mer utförliga och kompletterande kommentarer hänvisar koncernledningen till bolagens remissvar.



Jonas Schneider
Vice VD

Bilagor

1. Remissvar Stockholm Vatten och Avfall AB
2. Remissvar Stockholms Hamn AB
3. Remissvar AB Stokab
4. Remissvar Stockholm Business Region AB



Bilaga 1

2018-01-31

VERKSAMHETSUTVECKLING / HÅLLBARHET
JONAS BERGMAN
08-522 120 85
JONAS.BERGMAN@SVOA.SE

REMISSVAR

Till: Stockholm Stadshus AB
Att: Sara Wallin
105 35 Stockholm
sara.wallin@stadshusab.se
remiss@stadshusab.se

REMISSVAR ANGÅENDE FÖRSLAG TILL GODSSTRATEGI FÖR STOCKHOLMSREGIONEN

Vi tycker att förslaget i sin helhet är väl genomarbetat och har inget att tillägga avseende de presenterade utmaningarna, de strategiska områdena eller insatserna.

För Stockholm Vatten och Avfall är det viktigt att den framtida godsstrategin främjar vårt behov av framkomlighet för avfallstransporter, transporter av driftskemikalier, material och schaktmassor till våra verk, byggprojekt och återvinningscentraler.

Krister Schultz



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, RUF 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-sthlmshamnar>

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 redundanter 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 transporterna, exempelvis genom att beakta hela transportkedjan inklusive last mile, dvs. det sista ledet i distributionskedjan.
- Behov av regional samsyn om var stråk för farligt gods finns idag och var det finns behov av att säkerställa stråk i framtiden.
- Det ökade fokuset på och behovet av bostadsbyggande ställer krav på en strategisk och långsiktig syn på stråk och målpunkter för farligt gods.

Systemeffekter och styrning för hållbar utveckling

- Att styra med avseende på samtliga aspekter av hållbarhet: – ekonomisk, miljömässig och social hållbarhet.
- Att skapa en tydlig politisk inriktning för styrmedel, med morötter och lagstiftning, bland annat för att aktörerna tryggt ska kunna investera hållbart. En del av dessa verktyg ligger på nationell nivå eller EU-nivå.

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

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 bostadsbyggande 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 RUFSS 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 RUFSS-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 godsnoderna 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 hamnkapaciteten 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 Mälardalens Hamnar 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 – ro-ro – 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, logistikjänster 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 ro-ro-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



Yttrande över "Godsstrategi för Stockholmsregionen"

Stokabs uppgift är att bygga, hyra ut samt underhålla ett passivt fibernät i Stockholm. Syftet med infrastrukturen och verksamheten är att stimulera en positiv utveckling för Stockholm genom att bidra till goda förutsättningar för IT-utvecklingen i regionen.

Stokab anser att en väl utbyggd operatörsneutral fiberinfrastruktur i hela länet är en viktig förutsättning såväl för att optimera godstransporter som för att minimera behovet av fysiska transporter. Logistik är ett område som kommit långt i digitalisering samtidigt som smartare lösningar, främst riktade mot fordon, kommer utvecklas än mer. Exempel är såväl självkörande fordon som fordon med transportstöd (likt det som finns för flyg-trafiken). I dessa sammanhang är låg fördröjning av datakommunikation (latency) av stor vikt. Tekniker som klarar detta är fiberbaserad kommunikation och kommande 5G-nät (vilket i sin tur förutsätter fiber). Sådan teknik behöver finnas längs vägar och framför allt i viktiga trafik korsningar. Trafiksignalsanläggningar behöver därför anslutas med fiber, liksom fysiska platser med fiberanslutning behöver iordningsställas för att underlätta 5G-utbyggnad och så kallad smart stad - sensorer som i realtid ger data som möjliggör optimering av transporter och självkörande fordon. För att inte riskera inlåsnings hos enskilda företag eller begränsa innovationsmöjligheterna, är det viktigt att fibern är operatörsneutral.

För att utvecklingen mot effektivare transporter och logistik ska kunna stödjas behöver modern och flexibel trafikstyrning finnas hos alla väghållare. Det innebär att flertalet kommuner behöver byta ut/uppgradera sina styrsystem liksom att trafiksignals-anläggningarna behöver fiberanslutas. Dessutom måste systemen utformas så att samverkan mellan alla inblandade aktörer i regionen (även nationellt) kan ske enkelt.

För samtliga utpekade handlingsområden i godsstrategin är tillgången till väl utbyggd operatörsneutral fiberinfrastruktur viktig. Det är angeläget att detta framkommer i strategin då det annars lätt kan förblis i kommunernas arbete.

Stockholmsregionen har en unik möjlighet att bli ledande inom logistik- och transportlösningar då tillgången till operatörsneutral fiberinfrastruktur är god, kommunikationsföretag som Ericsson finns i regionen, liksom transportföretag som Scania. Dessutom finns flera universitet och högskolor och många så kallade start-up-företag, samt en vana att samarbeta olika aktörer emellan. Plattformar för sådant samarbete är exempelvis Urban ICT Arena och Digital Demo Stockholm.

I arbetet med genomförandet av godsstrategin bör dessa plattformar användas då dessa är lämpade för att genomföra piloter och tester med nya lösningar. Exempelvis testas under första halvåret 2018 självkörande fordon i Urban ICT Arena där kommunikationen till bussarna sker med hjälp av 5G från Ericsson.

Behovet av 5G-nät kommer vara stort för kommande logistik- och transportlösningar. Genom att från början involvera företag som Ericsson i detta arbete stärks regionens möjlighet att utveckla nya lösningar som kan göra Stockholm till Europas mest attraktiva storstadsregion.

Med vänlig hälsning

AB Stokab

Staffan Ingvarsson
Verkställande direktör

Stockholm Business Region

2018-02-02

Handläggare: Magnus Thulin
Tel: 08-508 280 77
E-post: magnus.thulin@stockholm.se

Godsstrategi för Stockholmsregionen

Svar på remiss

Stockholm Business Regions förslag till beslut

Stockholm Business Region överlämnar följande tjänsteutlåtande som svar på remiss om godsstrategi för Stockholmsregionen.

Ärendet anmäls som kontorsyttrande på styrelsens sammanträde den 6 mars 2018.

Olle Zetterberg

Anna Gissler

Bakgrund

Stockholms Stadshus AB har till Stockholm Business Region översänt remiss om godsstrategi för Stockholmsregionen.

Svar på remissen ska vara Stockholms Stadshus AB tillhanda senast den 5 februari 2018.

Ärendet

Tillväxt- och regionplaneförvaltningen har på uppdrag av landstingsfullmäktige i Stockholms län initierat arbetet med att ta fram en regional godsstrategi med fokus på samlastning och ny teknik. Strategin ska omfatta hela Stockholms län.

Den regionala godsstrategin för Stockholms län ska vara vägledande för regionens aktörer. Godsstrategin ska bidra till att nå målen i den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUF5 2050.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av Invest Stockholm.

Stockholm Business Regions analys och bedömning

Stockholm Business Region anser att framtagna godsstrategi i huvudsak ligger i linje med stadens ambitioner för ett bättre fungerande samt hållbart transportsystem.

Bolaget anser att det är avgörande att strategifrågor rörande godshantering tas med tidigt i kommunernas stadsutvecklings- och planprocesser för att på så sätt även i framtiden

säkerställa stadens och regionens försörjning av varor. Regional samordning är avgörande.

Bolaget anser även att det är viktigt att det regionala perspektivet lyfts fram och vill framhålla att ett nära samarbete mellan regionens kommuner är en nödvändighet för att kunna möta dagens och framtidens utveckling. Enligt bolaget bör tyngdpunkten i arbetet ligga på att tillgodose och skapa förståelse för företagens behov inom godshantering om regionen ska kunna vara nationellt och internationellt konkurrenskraftig.

Avseende frågan om utmaningar för godstransporter ser bolaget att strategin i huvudsak täcker de utmaningar som finns. Kopplat till frågan om att reservera markytor för godshantering ser bolaget ett behov av att regionen samlat identifierar hur långt från kunden de tillverkande och transportintensiva verksamheterna kan vara belägna. Närhet till sina kunder och långsiktighet i stadens planering är några av de punkter som företagarna i stadens verksamhetsområden själva nämner som det viktigaste för deras möjlighet att driva sina företag.

Stockholms stad är en viktig aktör och i många delar en avgörande sådan för en fungerande godshantering i regionen. Stora delar av godset har sin slutdestination inom kommunens gränser och behovet av att använda infrastrukturen effektivt är som störst i de tätaste delarna av regionen. Som bolag kan Stockholm Business Region delta i det långsiktiga arbetet för en förbättrad godshantering både genom ett regionalt perspektiv, via till exempel samarbetet inom Stockholm Business Alliance, eller på lokal nivå och då som stadens representant i näringslivskontakterna.

SLUT