

Södertörnskommunernas yttrande angående Förslag till godsstrategi för Stockholmsregionen, TRN 2017-0055

Södertörnskommunerna (Botkyrka, Haninge, Huddinge, Nykvarn, Nynäshamn, Salem, Södertälje och Tyresö) står gemensamt bakom detta remissvar. Kommunerna lämnar också vid behov egna kompletterande synpunkter.

Övergripande synpunkter

Södertörnskommunerna välkomnar att landstinget tagit fram en godsstrategi för Stockholmsregionen. Det är positivt att godsstrategin kopplar samman mål och prioriteringar för transporter och hantering av gods med RUFSS 2050. Detta sätter in godset i ett sammanhang tillsammans med övriga samhällsutmaningar.

Beskrivningarna av utmaningar och strategiska områden för godset i Stockholmsregionen är i huvudsak mycket bra, relevanta och ger en bra utgångspunkt för fortsatt arbete.

Dock anser vi att det saknas en tydlig koppling till målbilden i RUFSS i fråga om att minska de klimatpåverkande utsläppen. Det kan göras genom att utveckla något av handlingsområdena med ett tydligt förhållningssätt för att i första hand minimera transportbehovet och i andra hand att godset, främst till och från regionen, transporteras på det mest resurseffektiva sättet under så stor del av sträckan som möjligt. Detta innebär att gods ska transporteras på sjöfart eller järnväg så nära målpunkten som möjligt, för att den sista sträckan med lastbil ska minimeras.

Trots bra inringade utmaningar anser vi att dokumentet inte når tillräckligt långt eller är tillräckligt konkret för att kunna utgöra ett planeringsunderlag i kommunal planering. För att kunna utgöra ett sådant bör godsstrategin innefatta tydligare ställningstaganden samt tydligare peka ut framtida godsstruktur på karta. Det är otydligt vad nästa steg är samt vem som ansvarar för vad.

Vi vill även understryka vikten av att i en godsstrategi lyfta fram sjöfarten. Den regionala godsstrategin bör visa hur Mälardalens hamnar knyts ihop med de europeiska hamnarna. Majoriteten av inkommande varor till Stockholmsregionen från utlandet anlöper via sjöfart. Den insikten ger förutsättningar för att bättre kunna möta kapacitetsproblem och öka framkomligheten. Genom en ökning av inlands- och närsjöfart kan infrastrukturen bli mer konkurrensneutral för de olika trafikslagen.

Södertörnskommunerna skulle gärna se att strategin tydligare lyfter frågorna kring tillförlitligheten och robustheten i gods försörjningen vilken är avgörande för de stora företagen på Södertörn och därmed förutsättningen för framtida tillväxt.

Hållbar infrastruktur för godstransporterna i regionen

Precis som strategin beskriver så består transportinfrastrukturen för gods av noder och stråk. Vi saknar dock en beskrivning av regionens viktiga stråk och noder för godstransporter i framtiden. Som godsstrategin beskriver kommer den planerade utvecklingen av Stockholmsregionen att innebära en trafikökning för samtliga trafikslag, och i synnerhet för den vägbundna godstrafiken. Detta behöver synas och adresseras i godsstrategin.

I plankartan för RUF 2050 är godsinfrastrukturen svår att se. Det finns därför en bra möjlighet att i godsstrategin lyfta godset i en godsspecifik karta. Kartan på s. 20 "Gods- och logistikstruktur i Stockholms län" verkar innefatta både en nulägesbeskrivning och en beskrivning av läget år 2050. Vi anser att den bör delas i två samt utvecklas och kompletteras med beskrivande text, som adresserar exempelvis vilken typ av gods som troligen kommer att hanteras vid olika terminaler, om utrymmet bedöms räcka till år 2050, var landinfrastrukturen behöver kompletteras med av hänsyn till godstransporter (både väg och järnväg), stråk för farligt gods, behov av körfält för gods på vissa sträckor, behov av ytor för samordnad masshantering osv. Detta är särskilt viktigt då det står att "Godsstrategin har status som ett planeringsunderlag". Kartan saknar dessutom Västra stambanan, där gods transporteras nattetid redan idag och där diskussioner om utökningar också förs.

I strategin anges att infrastrukturen för gods i allt väsentligt förväntas vara densamma år 2050 som idag. Södertörnskommunerna instämmer inte i detta påstående, då en rad förändringar sker i godsinfrastrukturen redan idag och som kommer att förändra godsflödena i framtiden. Det handlar exempelvis om tillkomsten av Norviks hamn, den nya farleden till Södertälje hamn samt utvecklingen av verksamhets- och handelsområdena i Stockholm syd (Almnäs/Mörby), Jordbro, Albyberg, Länna, Gladö, Kungens kurva etc. Dessa noder för godstransporter kommer att få en ökad betydelse i framtiden vilket kommer ställa ökade krav på angörande infrastruktur. Främst gäller det för godstransporter till och från Norvik och Stockholm syd vilka idag saknar kapacitetsstark och klimatsmart infrastruktur för att hantera framtida utvecklingspotential. En framtida åtgärd som kan minska andelen transporter på väg är inlandssjöfart dvs. omlastning av gods på sjöfart till fortsatt transport på pråm till centralt placerade kajlägen. Det kan också finnas potential för att förstärka spårkapaciteten till Norviks hamn, i nya sträckningar, för att minska behovet av lastbilstransporter.

Det kommer också att skapas ett ökat tryck på att flytta ut centralt placerade godsfunktioner längre ifrån Stockholm, vilket kommer att ge stora förändringar för hur godsinfrastrukturen ska utvecklas och användas. Detta gäller bland annat Slakthusområdet, samt bränslededepåerna i Berg och Loudden men även Västberga och Årsta. En utflyttning av godsfunktioner medför att dagens flaskhalsar och sårbara länkar i infrastrukturen måste förstärkas, detta gäller passagen av Södertälje kanal och

Nynäsbanan men även övriga stråk in mot Stockholm både väg och järnväg. Ytor för enklare omlastning behöver säkerställas närmare Stockholm City.

I godsstrategin hanteras främst de stora godsflödena avseende volym och vikt som sker på väg och järnväg och i viss mån sjöfart, men vi vill att även det högkvalitativa gods som sker via flyg, så väl från Arlanda som Skavsta, får en tydligare skrivning. Gods som transporteras med flyg är i många fall avgörande för näringslivets förmåga att hantera störningar och snabba leveranser, bland annat av reservdelar och dylikt. På samma sätt bör godstransporter till skärgården lyftas, även om den i volym är småskalig.

Transporterna inom Stockholms län kommer huvudsakligen att ske med lastbil. Tvärförbindelse Södertörn är därför en förutsättning för att säkerställa effektiva och hållbara godstransporter från Norviks hamn vidare till Stockholm/Mälardalen. Det är positivt att den finns med på kartan på sid 20.

Södertörnskommuner anser att digitalisering överlag bör lyftas tydligare i godsstrategin. Vi föreslår att Tvärförbindelsen byggs som elväg för godstransporter. Elvägar för gods lyfts också som en åtgärd i klimatfärdplanen och bör tas vidare i denna strategi. Därför bör lämpliga platser för elvägar för gods ritas in på en karta över strukturen 2050. Det finns troligen fler stråk (utöver Tvärförbindelse Södertörn) och noder inom regionen där godsstrategin kan vara förutseende och peka ut framtida tekniska och innovativa lösningar som bidrar till en hållbar utveckling. Det kan vara utifrån befintlig kunskap eller syfta till att bidra till handlingsområdet *ökad kunskap*.

Södertörnskommunerna vill att risk- och sårbarhetsaspekterna utvecklas i förslaget. Dagens infrastruktur är mycket sårbar för störningar och främst gäller det passagen över Södertälje kanal, där de dominerande godsflödena med lastbil på Södertörn går idag och i framtiden, som har stor betydelse för svensk exportindustri och nationella godsflöden. Det gäller också för sträckor där stora godsvolymer transporteras tex. till och från hamnarna i Norvik och Södertälje, riksväg 73, järnvägarna in mot Stockholm, men även de andra passagerna över Saltsjö-Mälarsnittet.

Samverkan, planering och styrning

En komplettering till avsnittet ”samverkan, planering och styrning” är att kunskapen behöver öka avseende befintliga styrmedel och regelverk. Det finns redan idag i befintlig lagstiftning och andra möjligheter som kan användas av exempelvis kommuner för att planera och påverka godstransporter.

Vi saknar ett tydligare utpekande av ansvariga organisationer och myndigheter för olika delområden i strategin. Identifiering av problemägare och ansvariga behövs för att skapa förändring inom olika områden. Exempel på ett sådant område är hantering av byggmaterial och massor.

Södertörnskommunerna har ett starkt önskemål om att det sker en regional samordning som avser prioritering, ansvar och genomförande av godsstrategin.

Södertörnskommunerna anser att Stockholms läns landsting bör ta ansvar för att samordna och driva detta arbete. Det är en förutsättning för att konkretisera och skapa aktivitet utifrån godsstrategins mål och prioriteringar. Godsfrågan omfattar många olika aktörer och stora geografiska områden varför en regional samordning är nödvändig. Södertörnskommunerna är gärna med och bidrar i det fortsatta arbetet kring godstransporter i Stockholmsregionen.

Inom ramen för handlingsområdet *ökad kunskap* skulle också med fördel en utvärdering och uppföljning av godsstrategin kunna läggas till.

Övrigt

Kartbilden över årsdygnstrafiken för tunga fordon innehåller faktafel och ger därför en felaktig bild av fördelningen av godsflödena norr- respektive söderifrån. Denna bild bör också kompletteras med en framtidsbild över antagen fördelning på de olika länkarna. Överlag skulle strategin tjäna på att förtydliga begrepp och tydligare definiera olika godstyper och transportslag för gods, förslagsvis genom en lista med begreppsförklaringar.

Södertörnskommunerna arbetar gemensamt med Samordnad varudistribution. Detta samarbete har bidragit till ett minskat antal godstransporter till kommunala verksamheter med 50 procent. Det har också bidragit till minskade koldioxidutsläpp med 70 procent. Godsstrategin skulle med fördel kunna lyfta fram Samordnad varudistribution och andra goda exempel på hållbara godslösningar, samarbeten eller liknande som kan användas av fler aktörer.

För Södertörnskommunerna:

Ebba Östlin
Ordförande i kommunstyrelsen i Botkyrka

Meeri Wasberg
Ordförande i kommunstyrelsen i Haninge

Daniel Dronjak
Ordförande i kommunstyrelsen i Huddinge

Bob Wällberg
Ordförande i kommunstyrelsen i Nykvarn

Patrik Isestad
Ordförande i kommunstyrelsen i Nynäshamn

Lennart Kalderén
Ordförande i kommunstyrelsen i Salem

Boel Godner
Ordförande i kommunstyrelsen i Södertälje

Fredrik Saweståhl
Ordförande i kommunstyrelsen i Tyresö