



Strategisk plan för godstransporter i Västra Götaland – Handlingsplan 2023-2028

Datum: 2023-11-27 och 2024-05-16

Dokumentnamn: Godstransportstrategi för Västra Götaland –

Handlingsplan 2023–2028, aktualiserad version antogs 2023-12-07 bytte namn till Strategisk plan för godstransporter i Västra Götaland - handlingsplan 2024-06-14.

Namnbytet har endast genomförts på dokumentets framsida i övrigt refereras dokumentet till godstransportstrategin.

Diarienummer: 2023–00333

Beslutad av: Regionstyrelsen 2016, aktualiserad version av infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden 2023-12-07 och nytt namn beslutades 2024-06-14

Kontaktperson: Max Falk, Västra Götalandsregionen, Koncernkontoret regional samhällsplanering, max.falk@vgregion.se

Produktion: Strategin aktualiserad av Sweco genom Pierre Traba Pettersson, Henrik Andersson och Erik Wahlström.

Illustrationer: Pierre Traba Pettersson.

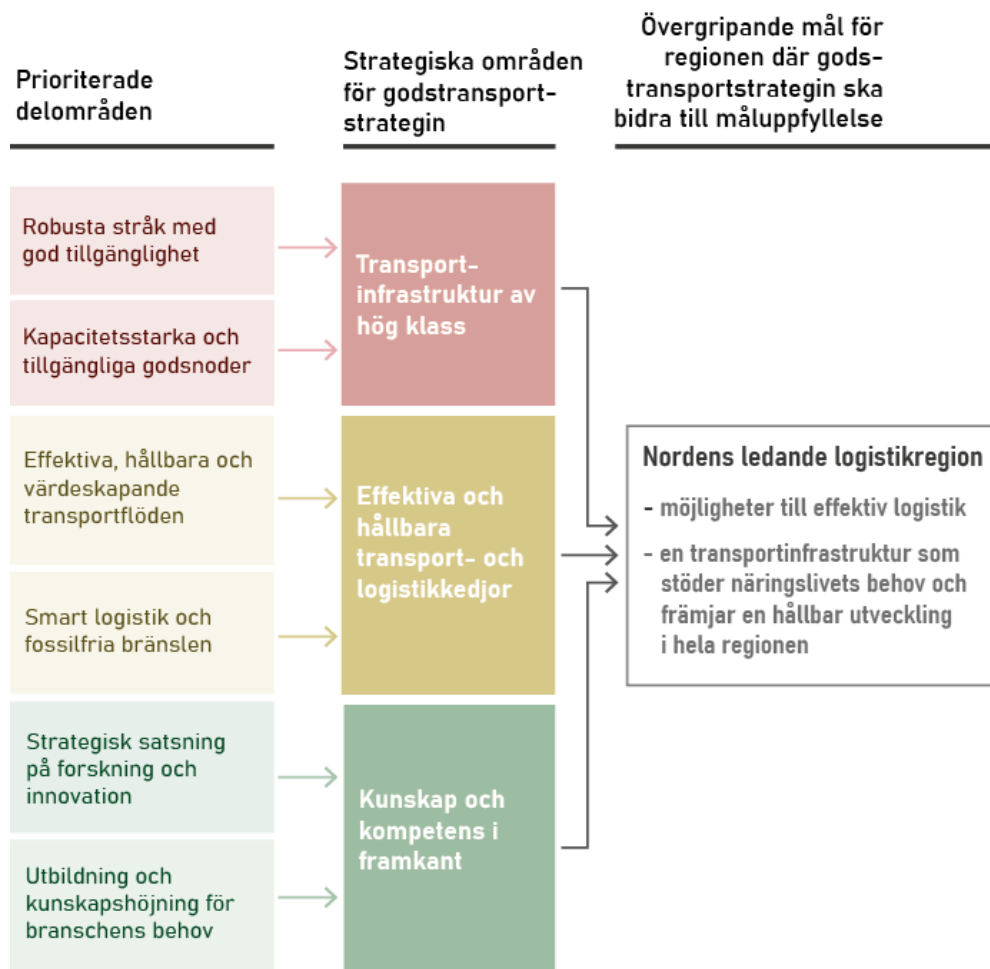
Handlingsplanens framtagande och struktur

Handlingsplanen är en del av Västra Götalandsregionens (VGR) godstransportstrategi och konkretiserar insatser och prioriteringar för att förverkliga strategin och nå målbilden. Insatserna stödjer inriktningen och de ställningstaganden som har fastlagts i strategin.

Den ursprungliga handlingsplanen arbetades fram parallellt med framtagandet av godstransportstrategin år 2016. Bakgrunden till detta arbete beskrivs närmare i strategidokumentet. Vid aktualiseringen av strategin och handlingsplanen år 2023 gjordes ett arbete med att följa upp utfallet av de ursprungliga insatserna och de åtgärder som bedömdes vara genomförda togs bort. Eftersom flera av de ursprungliga insatserna saknade precisering, ansvarig aktör och tidsram genomfördes även ett arbete med att konkretisera, utveckla och prioritera bland åtgärderna tillsammans med den regionala godsstrategigruppen. Vid aktualiseringen utvecklades också ett ramverk för att följa upp utfallet av insatserna.

Handlingsplanens struktur

Insatserna i handlingsplanen är indelade enligt samma strategiska områden och prioriterade delområden som godstransportstrategin, se figur 1. Handlingsplanen innehåller åtgärder som ska genomföras på 1-5 års sikt. Målet är således att insatserna ska bidra till utveckling inom de strategiska områdena till och med år 2028. Handlingsplanen är dock ett levande dokument som utvecklas i samspel med strategin och omvärlden. Det ger möjlighet för VGR och godsstrategigruppen att vid behov prioritera om och lägga till nya åtgärder innan nästa mer omfattande uppföljning.



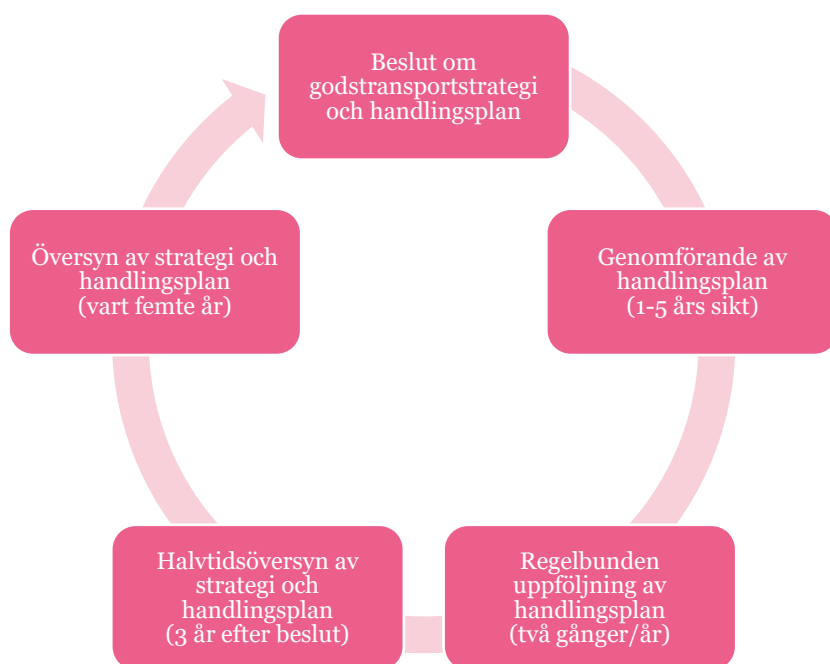
Figur 1. Prioriterade huvud- och delområden samt det övergripande målet som godstransportstrategin ska bidra till.

Genomförande och uppföljning

VGR har det övergripande processledaransvaret för att insatserna i handlingsplanen genomförs och följs upp i syfte att nå strategins målbild. Arbetet med godstransportstrategin och handlingsplanen förutsätter dock en bred samverkan mellan olika aktörer inom näringsliv, offentlig sektor och akademi. Genomförandet sker därför i nära samarbete med den regionala godsstrategigruppen, som inkluderar representanter från VGR, samtliga kommunalförbund, akademien, Göteborgs hamn, Trafikverket och Västsvenska handelskammaren.

För att få inspel till och dra lärdomar om hur arbetssätt, funktioner och strategier kan utvecklas ansvarar VGR också för att löpande bevaka hur andra regioner arbetar med att stärka gods- och logistiksystem.

Arbetet med att löpande följa upp godstransportstrategin och handlingsplanen sker på flera sätt, se figur 2. Dels följs handlingsplanens insatser upp två gånger per år av den regionala godsstrategigruppen, dels ses handlingsplanen över i sin helhet i samband med översynen av strategin som sker vart femte år. Därutöver ansvarar VGR för att genomföra en halvtidsöversyn av handlingsplanen cirka 3 år efter revideringen för att följa upp insatsernas genomförande och relevans. Översynen återrapporteras till godsstrategigruppen, infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden samt berörda aktörer inom näringslivet. Avrapporteringar till politiska beslutsfattare sker därutöver löpande vid behov.



Figur 2. Struktur för uppföljning av godstransportstrategin och handlingsplanen.

Arbetet med godstransporter följs också upp inom relaterade strategier och program, såsom den regionala utvecklingsstrategin, infrastrukturplaneringen och koldioxidbudgeten för Västra Götaland.

Prioriterade insatser i handlingsplanen 2023-2028

För att åstadkomma konkurrenskraftiga, effektiva, tillförlitliga och hållbara godstransporter med tillhörande infrastruktur i Västra Götaland krävs att många olika aktörer samverkar och arbetar mot samma mål. VGR är bara en av dessa aktörer, och har därför inte full rådighet över samtliga insatser som behöver genomföras för att uppnå målsättningen. Varje strategiskt delområde i handlingsplanen är därför uppdelat i två delar:

- **Ställningstaganden och önskade insatser som regionen kommer att verka för att andra aktörer ska realisera.** Det kan exempelvis handla om att tydliggöra behovet av vissa statliga infrastruktursatsningar eller lagförändringar genom att agera remissinstans eller påverka genom kommunikationsinsatser. VGR ansvarar för att löpande ta fram underlag för att motivera ställningstaganden och att sprida information om detta till andra berörda regionala aktörer.
- **Insatser som VGR har rådighet över.** I dessa insatser definieras vilka eventuella andra regionala aktörer som tillsammans med VGR kan säkerställa att insatsen genomförs. Det finns också tidplaner för när insatsen ska genomföras.

På efterföljande sidor presenteras VGR:s ställningstaganden och insatser inom strategins sex prioriterade delområden. Insatserna kan komma att revideras under genomförandeperioden.

1. Robusta stråk med god tillgänglighet

För att skapa robusta stråk med god tillgänglighet behövs ett strategiskt arbete med att underhålla och utveckla stråken med resurser från nationell och regional infrastrukturplan. Det krävs bland annat ett funktionellt vägnät, tillräcklig kapacitet i järnvägssystemet, ett väl fungerande kapillärt väg- och järnvägsnät samt goda förutsättningar för sjöfart för såväl långa som regionala transporter. Infrastrukturplaneringen ska också möjliggöra omställningen av transporter mot fossilfria bränslen, såsom el, biogas och vätgas.

VGR ska tillsammans med andra aktörer **verka för** att:

- Kommande infrastrukturplaner tydligt ska stärka befintliga godsnoder och huvudstråk (EU:s TEN-T, de nationella godsstråken i regionen och det regionalt prioriterade vägnätet för gods).
- Höja kapaciteten för godstransporter på järnvägsförbindelserna:
 - Göteborg-Hallsberg (Västra stambanan)
 - Göteborg-Oslo (Norge/Vänerbanan)
 - Göteborg-Helsingborg-Malmö (Västkustbanan)
 - Göteborg-Borås-Karlskrona (Kust- till kustbanan)
- Säkerställa god standard och tillräcklig kapacitet i det regionala järnvägsnätet.
- Utveckla de samhällsekonomiska bedömningarna för att bättre fånga den regionala nyttan och betydelsen av tillförlitliga godstransporter, exempelvis genom användning av företagsekonomisk konsekvensbeskrivning (FKB).

VGR:s insatser på delområdet är:

Insats	Kommentar	Rådighet	Genomförande
1.1 Ta fram en utvecklingsplan för det regionalt prioriterade vägnätet ¹ för gods och möjliggör ”gröna korridorer” längs de primära godsstråken i regionen.	Avser bland annat möjliggörande av långa och tunga transporter (exempelvis BK4) samt infrastruktur för fossilfria bränslen längs både det primära och kapillära vägnätet.	VGR , samtliga kommunal-förbund	2024-2027

¹ Det regionalt prioriterade vägnätet för gods avser det funktionellt prioriterade vägnätet, som pekas ut av Trafikverket i samråd med regionala aktörer, tillsammans med viktiga kompletterande regionala och kommunala vägar.

2. Kapacitetsstarka och tillgängliga godsnoder

Avgörande för godstransporternas funktion är att kapaciteten i, och tillgängligheten till, regionens godsnoder, som hamnar och kombiterminaler, förstärks. Detta gäller noderna för samtliga transportslag då alla behövs och spelar olika roller när godsvolymerna i regionen väntas öka kraftigt. Den väntade godsökningen tillsammans med utmaningarna inom klimatområdet gör det också viktigt att förbättra möjligheterna till intermodala lösningar, där exempelvis transporter med lastbil kan flyttas till järnväg på hela eller delar av transportsträckan.

VGR ska tillsammans med andra aktörer **verka för** att:

- Kommande infrastrukturplaner ska prioritera eliminering av flaskhalsar och stärka anslutningar till terminaler och godsnoder.

VGR:s insatser på delområdet är:

Insats	Kommentar	Rådighet	Genomförande
2.1. Erbjud medfinansiering av studier kring förutsättningar och marknadsunderlag för att utveckla såväl nya som befintliga noder. Principer för terminallokalisering (bilaga 1) ska användas.	Tidigare har platser för effektiv omlastning av gods utretts i Sjuhärad. I Fyrbodal finns planer men ingen lämplig plats har ännu hittats.	VGR	2023-2028
2.2 Kartlägg behovet av elektrifiering av järnvägsnoder i det kapillära nätet.	Exempelvis järnvägsanslutningar till industrier och verksamheter.	VGR , samtliga kommunalförbund	2026-2027
2.3 Utred brister och behov i sjö-, väg- och järnvägsanslutningar till regionens hamnar.	Viktigt som underlag för bland annat revidering av regional transportinfrastrukturplan.	VGR , berörda hamnar	2025-2027
2.4 Ta fram en utvecklingsplan för utbyggnad av laddinfrastruktur i godsnoderna i regionen.	Det övergripande behovet av laddning har utretts i en studie från 2022. ²	VGR , samtliga kommunalförbund	2023-2025
2.5 Inventera och analysera behov, tillgänglighet och möjliga affärsmodeller för uppställningsplatser för lastbilar inom regionen.	<i>Koppling till insats 2.4.</i>	VGR , samtliga kommunalförbund	2025-2028

² Power Circle (2022). *Effektbehovet från elektrifierade transporter*

3. Effektiva, hållbara och värdeskapande transportflöden

Hög effektivitet och hållbarhet i regionens transportflöden är avgörande för att både minska transporternas påverkan på miljön och möjliggöra tillväxt inom näringslivet i såväl regionen som övriga Sverige. Med effektiv användning av befintlig infrastruktur minskar också behovet av resurskrävande investeringar. För det krävs ett systemperspektiv som väver in de olika regionala styrkorna och specialiseringarna ur en godssynvinkel.

VGR ska tillsammans med andra aktörer **verka för** att:

- Främja användningen av längre och tyngre fordon, High Capacity Transport (HCT) (*koppling till insats 1.1*)
- Skapa bättre förutsättningar för kust- och inlandssjöfart genom satsningar på infrastruktur efter dialog med marknadsaktörerna.
- Öka konsolideringen av gods för hållbara transporter i urbana områden.
- Godstransporternas behov beaktas i kommunernas planeringsarbete för att minska målkonflikter mellan exempelvis markanvändning för logistikändamål och stadsutveckling.
- Hamnar och terminaler ska erbjuda konkurrensneutralitet mellan aktörer för att få offentliga medel.

VGR:s insatser på delområdet är:

Insats	Kommentar	Rådighet	Genomförande
3.1 Utred transittrafikens förutsättningar och behov samt potential för överflyttning från väg till järnväg och sjöfart.		VGR	2026-2027
3.2 Ta fram en utvecklingsplan för att stärka intermodala transportupplägg mellan regionens hamnar och övriga Sverige.		VGR , samtliga kommunalförbund, berörda hamnar	2024-2027
3.3 Utred hur kapaciteten i befintliga huvudstråk och noder kan nyttjas mer effektivt i väntan på större kapacitetsförstärkande insatser.	Fokus bör primärt ligga på steg 1 och 2-åtgärder enligt 4-stegsprincipen.	VGR	2024-2025

4. Smart logistik och fossilfria bränslen

För att effektivisera transporter och minska transporternas klimatpåverkan krävs insatser som främjar användandet av ny klimatsmart teknik, smarta logistiklösningar och fossilfria bränslen. För att möjliggöra införandet av smart och hållbar teknik krävs dock infrastruktur som planeras och byggs med flera funktioner. Den ska inte bara vara kapacitetsstark och tillförlitlig, utan även exempelvis säkerställa tillgång till laddstationer och tillräckligt effektbehov i elnätet. Därutöver krävs fortsatt regional samverkan för att ligga i framkant inom användningen och utvecklingen av tekniska lösningar som bidrar till effektivitet och hållbarhet.

VGR ska tillsammans med andra aktörer **verka för** att:

- Kommande infrastruktursatsningar ska möjliggöra införandet av smarta logistiklösningar, exempelvis självkörande fordon.
- Säkerställa tillgången till fossilfria drivmedel som behövs för omställningen av väg-, luft- och sjötransporter, både vad gäller produktion och distribution.
- Kommunerna i Västra Götaland ska genomföra upphandlingar av godstransporter som främjar smart logistik och fossilfria bränslen, exempelvis genom krav på elektrifierade transporter.
- Lagstiftningen utvecklas där VGR ser behov för att underlätta införandet av ny teknik och innovationer inom gods- och logistiksektorn.

VGR:s insatser på delområdet är:

Insats	Kommentar	Rådighet	Genomförande
4.1 Kartlägga tillgången till fossilfria bränslen i regionen och bidra med kunskap till kommuner kring hur de kan möta eventuella brister.	Kommunerna har en viktig roll i att öka tillgången till exempelvis laddstolpar och biogasstationer. I detta är markfrågan särskilt viktig. Insatsen anknyter till VGR:s klimatfärdplan för transporter.	VGR , samtliga kommunalförbund	2025-2027
4.2 Utredda hur regionen kan jobba med datadelning för att bland annat stödja utvecklingen av nya tekniska lösningar.	Enkel tillgång till data över exempelvis trafikflöden och infrastrukturens standard är viktig för utvecklandet av smarta verktyg.	VGR	2024-2025

5. Strategisk satsning på forskning och innovation

För att fortsätta att vara en godsregion i framkant krävs ett långsiktigt arbete med att stärka forskning och innovationsförmåga kopplat till godstransporter och transportflöden. Det kräver också att Västra Götalandsregionen skapar goda möjligheter att snabbt testa och omsätta forsknings- eller utvecklingsresultat till praktisk verksamhet, till exempel genom test- och demonstrationsanläggningar. Det ställer även krav på en generell kompetenshöjning för att kunna anamma ny teknik. För att möjliggöra det krävs en nära samverkan med såväl regionens universitet som näringslivet. Regionen ska tillvarata och uppmuntra den forskning och utveckling som sker hos olika aktörer och säkerställa goda kontaktvägar mellan dem. Regionen ska också bevaka och delta i EU-projekt som kan bidra till utveckling av nya effektiva och hållbara transportlösningar.

VGR ska tillsammans med andra aktörer **verka för** att:

- Främja fördjupad samverkan mellan akademien och gods- och logistikbranschen för ömsesidigt kunskapsutbyte och gemensamma utvecklingsprojekt.

VGR:s insatser på delområdet är:

Insats	Kommentar	Rådighet	Genomförande
5.1 Ta fram en utvecklingsplan för att stärka regionens innovationsförmåga och främja samverkan mellan näringsliv, akademi och offentlig sektor inom gods och logistik.	Nyttja nuvarande etablerade samverkan med CLOSER för att bland annat utreda behovet av industridoktorander och av att utveckla visualiseringscentrum för godstransporter för att stödja forskning och utveckling inom området.	VGR, CLOSER, akademien	2024- 2027
5.2 Genomför en översikt av hur andra regioner arbetar med forskning och innovation kopplat till godstransporter i samverkan med näringslivet.	Fokus ska ligga på regioner i framkant vad gäller utveckling och samverkan kring godstransporter och logistik. Översikten bör också titta på hur andra regioner tar del exempelvis EU-medel.	VGR, CLOSER, akademien	2027- 2028

6. Utbildning och kunskapshöjning för branschens behov

Två utmaningar för att utveckla godstransporterna i Västra Götaland handlar om svårigheter att tillgodose branschens kompetensbehov och en varierande kunskap bland regionens kommuner om godstransporternas behov. För att möta utmaningarna krävs en tät samverkan mellan VGR, kommunalförbunden och kommunerna, som har ansvar för både samhällsplanering och gymnasie- och vuxenutbildning. Genom att samla in och förmedla kunskap om branschens behov kopplat till exempelvis infrastruktur och kompetens kan regionen ta ett samlat ansvar för branschens utveckling. Det möjliggör i sin tur att branschen kan få rätt kompetens för att implementera ny teknik, utveckla mer effektiva och hållbara system samt förbättra matchningen mellan arbetstagare och arbetsgivare.

VGR ska tillsammans med andra aktörer **verka för** att:

- Säkra tillgången till yrkesutbildningar i Västra Götaland inom logistik från gymnasiet och uppåt som möter kompetensbehoven kopplat till exempelvis ny teknik.
- Statlig nivå bättre fångar upp behoven inom godstransporter på nationell och regional nivå genom utvecklad statistik för att möjliggöra bättre beslutsunderlag.

VGR:s insatser på delområdet är:

Insats	Kommentar	Rådighet	Genomförande
6.1 Fullfölj påbörjade kunskapshöjande insatser för tjänstepersoner och förtroendevalda avseende godstransporters behov, förutsättningar och nyttor.	Flertalet kunskapshöjande insatser har påbörjats och fullföljs framöver riktade mot regionens kommuner. Insatserna bör fortsättningsvis även inkludera kunskap om elektrifiering och markbehov kopplat till godstransporter.	VGR , samtliga kommunalförbund, CLOSER	2023-2024
6.2 Utred det regionala kompetensbehovet inom gods- och logistiksektorn kopplat till branschens tillväxt och den tekniska utvecklingen.	VGR genomförde en utredning 2017 om hur ny teknik påverkar fordonsindustrin. Men det påverkar också behovet av ny kompetens inom godstransportsektorn.	VGR , samtliga kommunalförbund	2024-2025

Bilaga 1 – Principer för terminallokalisering

Som ett underlag för att kunna bedöma och prioritera eventuellt stöd för terminaltableringar från VGR har en metod med principer för terminallokalisering tagits fram.

Metodiken bygger på att *definiera vilket problem* en terminaltablering ska åtgärda, om det finns koppling till strategin och om det finns alternativa lösningar.

Nästa steg är att *definiera behov och efterfrågan* vilket innebär att göra en marknadsanalys och en aktörsanalys. Finns det godsunder lag och aktörer som kommer att använda terminalen samt hur samspelar en ny terminal med befintliga terminaler?

Att *definiera lokaliseringen* innebär att sätta den tänkta lokaliseringen i relation till befintliga noder, stråk och kunder.

Affärsmodellen innebär att ställa frågan om ägandeförhållanden, drift och långsiktighet. Som ett sista steg finns frågan om den *fysiska utformningen* med avseende på storlek, funktioner osv.



<p>Konkretisera problemställning; Vilka problem löser tillkomsten av en terminal och vilka möjligheter skapas?</p> <p>Skapa (politisk) legitimitet</p> <p>Koppling till godstransportstrategin</p> <p>Hur stor är efterfrågan; finns alternativa lösningar, andra närliggande etableringar?</p>	<p>För vem; vilka är kunderna?</p> <p>Funktion i förhållande till utmaningarna</p> <p>Marknadsanalys avseende godsmängder (gods dit resp. därifrån) och godstyper</p> <p>Intressenter; vilka är de primära intressenterna som anläggningen skapar värde för?</p>	<p>Lokalisering efter primära kunder</p> <p>Lokalisering i förhållande till befintlig infrastruktur</p> <p>Möjliga samordningsvinster med andra aktörer, andra anläggningar</p>	<p>Säkerställa kommersiell långsiktighet</p> <p>Ägarförhållande och drift</p> <p>Intäktmodell</p>	<p>Storlek, funktioner, service etc.</p>
---	--	---	---	--