



2023-11-27

Godstransportstrategi för Västra Götaland

Aktualiserad 2023

Datum: 2023-11-27

Dokumentnamn: Godstransportstrategi för Västra Götaland

Diarienummer: 2023-00333

Beslutad av: Regionstyrelsen 2016, aktualiserad version av infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden 2023-xx

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

Förord

Västra Götaland är Nordens ledande logistikregion som erbjuder effektiv logistik och en transportinfrastruktur som stöder näringslivets behov och främjar en hållbar utveckling i hela regionen.

Att säga att Västra Götaland är Nordens ledande logistikregion är något som speglar det som redan pågår. Västra Götaland är Sveriges största industriregion med över 100 000 sysselsatta. Länet är dessutom också Sveriges största logistiklän mätt i antal sysselsatta. När vi dessutom lägger till Göteborgs hamn i sin roll som Skandinaviens största hamn så blir det tydligt att en strategi behövs för en fortsatt utveckling av länets godstransporter.

Godstransportstrategi för Västra Götaland togs fram 2016 och har sedan dess varit ett bra stöd för frågor inom logistikområdet för Västra Götalandsregionen. Efter att strategin verkat i drygt sex år gjordes bedömningen att det var dags att göra en aktualisering. Inom logistikområdet sker en ständig utveckling och några exempel på trender och förändringar som har beaktats i den aktualiserade strategin är elektrifiering, smarta logistiklösningar, e-handels snabba utveckling samt nya inriktningar i globaliseringen. Dessa trender tillsammans med att en del styrande dokument har förnyats såsom den regionala utvecklingsstrategin, de regionala klimatmålen, inriktningsunderlag för transportinfrastrukturen i Västra Götaland. För att stärka arbetet framåt har även handlingsplanen aktualiserats. Med erfarenhet av den tidigare handlingsplanen har fokus legat på förenklingar som gör det lättare att följa upp arbetet med godsstrategin i fortsättningen.

Med denna aktualisering av godstransportstrategin är ambitionen att vi tillsammans behåller och stärker länets position som ledande logistikregion och främjar en hållbar utveckling i hela regionen.

Vänersborg, xx december 2023

Louise Jeppsson

Ordförande, infrastruktur- och regionutvecklingsnämnden

Sammanfattning

I Västra Götaland finns goda förutsättningar för välfungerande godstransporter. Ett heltäckande nät av hamnar, flygplatser, järnvägar och vägstråk tillsammans med ett strategiskt läge i Norden, omfattande industriell produktion och varukonsumtion gör regionen attraktiv för logistikverksamheter och möjliggör effektiva godstransporter.

Godstransporterna står samtidigt för betydande växthusgasutsläpp och annan negativ miljöpåverkan som måste minska samtidigt som transporterna väntas öka. Utmaningarna i dagens transportsystem innefattar bland annat bristande kapacitet i järnvägsnätet, särskilt mellan Göteborg-Alingsås och Göteborg-Oslo, vilket begränsar möjligheterna till intermodala transportlösningar. Därmed minskar möjligheterna att reducera de godsrelaterade utsläppen. Andra utmaningar är brist på mark för exploatering, en undernyttjad sjöfart och bristande vägkapacitet.

Godstransportsystemet förändras framöver. En osäkrare omvärld och växande hinder för globaliseringen skärper kraven på robusthet i transportkedjorna, även under kris och krig. Den internationella handeln väntas samtidigt öka, vilket driver efterfrågan på storskaliga transportlösningar. Längre och tyngre fordon ger lägre fraktkostnader och reducerar både miljöpåverkan och energiförbrukning. Parallellt sker en ökad urbanisering och högre krav på snabbare leveranser, vilket bland annat medför fler omlastningar till mindre transporter anpassade för urbana miljöer.

Elektrifieringen av transport- och logistiksektorn är central för att reducera klimatpåverkan, vilket kräver snabb utbyggnad av laddinfrastruktur. För att uppnå satta klimatmål krävs även andra drivmedel som exempelvis vätgas och biodrivmedel som ett komplement till el. Även digitaliseringen påverkar godstransporterna, med ökad automatisering, fler digitala verktyg och mer intelligenta trafiksystem.

Godstransportstrategin och tillhörande handlingsplan har tagits fram för att fortsätta utveckla Västra Götaland som högklassig och hållbar transport- och logistikregion, nationellt och internationellt. Genom samverkan mellan näringslivet, offentlig sektor samt forskning och utbildning bidrar strategin till att transport- och logistiksektorn vidareutvecklas som ett av regionens styrkeområden. Strategins målbild är:

Västra Götaland är Nordens ledande logistikregion som erbjuder effektiv logistik och en transportinfrastruktur som stöder näringslivets behov och främjar en hållbar utveckling i hela regionen.

Strategin och handlingsplanen delas upp i tre huvudområden med vardera två delområden. Genom *transportinfrastruktur av hög klass* utvecklas tillgängligheten, kapaciteten och robustheten i regionens stråk och gods-noder. Med *effektiva och hållbara transport- och logistikkedjor* möjliggörs bättre urbana transporter, ökad andel fossilfria bränslen och utveckling av smart logistik. Västra Götaland ska också ha *kunskap och kompetens i framkant*, med satsningar på forskning och innovation samt kunskapshöjande insatser för att bättre hantera målkonflikter.

Ansvarig för strategins och handlingsplanens genomförande är Västra Götalandsregionen (VGR) genom den regionala godsstrategigruppen, där representanter för samtliga kommunalförbund, näringslivet, akademien och Trafikverket ingår. Godsstrategigruppen arbetar för att utveckla hela Västra Götalandsregionen genom att prioritera och följa upp insatserna i godstransportstrategins handlingsplan.

Faktaruta: Västra Götaland som ledande logistikregion

- Göteborgs hamn är Skandinavians största hamn.
- Göteborgsregionen med Borås har rankats som Sveriges bästa logistikläge alla år 2005–2023 utom ett.
- Västra Götaland är Sveriges största industriregion med 113 000 sysselsatta.
- Västra Götaland är Sveriges största logistiklän mätt i antal sysselsatta.
- Västra Götaland är Sveriges största exportlän och svarar för över en fjärdedel av landets export.
- Göteborgsregionen med Borås är Sveriges ledande kompetenscentrum för logistikforskning med över 100 seniora forskare.
- Logistik & Transport på Svenska Mässan är Nordens ledande evenemang för logistik.

Källor: Göteborgs hamn (2023), Intelligent Logistik (2023) Statistiska Centralbyrån (2023), Sweco (2023), Tillväxtverket/SCB (2023), Business Region Göteborg (2018)

Innehåll

| | |
|--|-----------|
| Förord..... | 2 |
| Sammanfattning..... | 3 |
| Innehåll..... | 5 |
| Västra Götalandsregionens ansvar inom transportområdet och regional utveckling | 7 |
| Framtagande och förankring av strategin | 8 |
| Godstransportstrategins genomförande..... | 9 |
| Strategins uppbyggnad | 9 |
| Västra Götaland som logistikregion | 10 |
| Transportinfrastrukturen för godstransporter | 10 |
| Godstransporternas betydelse för regionens näringsliv | 12 |
| Betydelsen av forskning och utbildning för effektiv logistik..... | 12 |
| Godsflöden och godstransporter i Västra Götaland | 13 |
| Brister i transportsystemet..... | 15 |
| Trender, möjligheter och utmaningar för regionens godstransporter..... | 17 |
| Globalisering – ökad osäkerhet i omvärlden och större internationellt beroende | 18 |
| Klimatomställning – ökat fokus på hållbarhet i hela transportkedjan | 19 |
| Urbanisering – mer tätbefolkade städer ställer nya krav på godstransporter | 20 |
| Digitalisering – automatisering och e-handel omformar godstransporterna..... | 21 |
| Godstransportstrategi - för den ledande logistikregionen | 22 |
| Transportinfrastruktur av hög klass..... | 25 |
| Effektiva och hållbara transport- och logistikkedjor | 27 |
| Kunskap och kompetens i framkant | 29 |
| Godstransportstrategins koppling till relaterade dokument | 31 |

Godstransportstrategins betydelse och omfattning

Den regionala utvecklingsstrategin för Västra Götaland 2021–2030 anger målet att regionen ska bli ”ett föredöme för omställning till ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle”, där en av fyra prioriteringar handlar om att ”knyta samman Västra Götaland”. För att uppnå detta spelar transport- och logistiksektorn en viktig roll.

Syftet med godstransportstrategin är att fortsätta utveckla Västra Götaland som högklassig och hållbar transport- och logistikregion, nationellt och internationellt. Genom samverkan mellan näringslivet, offentlig sektor samt forskning och utveckling bidrar strategin till att transport- och logistiksektorn vidareutvecklas som ett av regionens styrkeområden. Därmed stödjer strategin såväl regionens näringsliv som svensk utrikeshandel i stort.

Godstransportstrategin är framtagen för att beskriva hur Västra Götalandsregionen (VGR) långsiktigt ska prioritera och satsa för att fortsätta stärka regionen. Strategin och tillhörande handlingsplan utgör kopplingen mellan visioner, mål och åtgärder kopplade till godstransporter inom regionen.



Figur 1. Kopplingen mellan godstransportstrategin och andra styrande dokument i VGR.

Syftet med godstransportstrategin är att vara ett hjälpmedel i den nationella och regionala infrastrukturplaneringen genom att ge vägledning för prioriteringar rörande exempelvis infrastrukturens satsningar, lokaliseringsfrågor, logistikutveckling samt forskning och utbildning. Den främjar omställningen av transporterna mot ökad hållbarhet och är även ett viktigt underlag för kommuners och kommunalförbunds arbete med godstransporter. Både godstransportstrategin och dess handlingsplan följs upp kontinuerligt med en större översyn vart femte år.

Västra Götalandsregionens ansvar inom transportområdet och regional utveckling

VGR ansvarar för att driva det regionala utvecklingsarbetet, där infrastruktur och godstransporter är väsentliga delar. Fysiska åtgärder inom transportområdet finansieras primärt via nationell och regional infrastrukturplan. Trafikverket ansvarar för framtagandet av den nationella planen i samverkan med bland andra VGR. För den regionala infrastrukturplanen är rollerna omvända – VGR ansvarar för framtagandet i samråd med Trafikverket, kommunalförbunden, kommuner och övriga samarbetsorganisationer. Planperioderna är 12 år med revidering vart fjärde år. Inför revideringarna tar regionen fram inriktningsunderlag för utveckling av infrastrukturen.

VGR finansierar utredningar och förskottar infrastrukturåtgärder samt ingår som avtalspart inom olika insatsområden. Därutöver leder/deltar VGR i regionala, nationella och internationella samverkansformer, såsom STRING-samarbetet¹ och EU-finansierade projekt.

Strategiska transport- och infrastrukturfrågor hanteras av Beredningen för Hållbar Utveckling (BHU). BHU består av politiker från VGR och de fyra kommunalförbunden: Fyrbodalsregionen, Skaraborgsregionen, Sjuhäradsregionen och Göteborgsregionen. Kommunalförbunden företräder i sin tur regionens 49 kommuner. Beslut om infrastrukturåtgärder tas av infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden, regionstyrelsen och/eller av regionfullmäktige.

VGR bygger även kunskap samt främjar dialog och samverkan kring Västra Götalands fysiska strukturer. Inom ramen för det regionala utvecklingsuppdraget arbetar VGR också med ytterligare områden som är

¹ STRING är en politisk medlemsorganisation för lokala och regionala offentliga aktörer i stråket Oslo-Göteborg-Köpenhamn-Hamburg. Syftet är påskynda den gröna omställningen, öka attraktionskraften och stärka exportförmågan genom att koppla samman flera aktörer till en utvecklingsdriven megaregion.

betydelsefulla för transport- och logistikområdet. Det gäller bland annat miljö och klimat, kompetensförsörjning och näringslivsutveckling. VGR ska vara en samlande kraft för klimatarbete, miljödriven utveckling och omställning i länet. Regionen arbetar för att företag och offentlig sektor får tillgång till den kompetens som efterfrågas. VGR medverkar också till att skapa ett livskraftigt, innovativt och hållbart näringsliv.

Framtagande och förankring av strategin

Godstransportstrategin beslutades 2016 av regionstyrelsen i Västra Götaland efter en förankringsprocess med kommunalförbunden och Beredningen för Hållbar Utveckling. Strategin togs fram med en referensgrupp med representanter från kommuner, kommunalförbund, företag, akademi, forskningsinstitut, intresseorganisationer och myndigheter. Arbetet leddes av en styrgrupp² på tjänstemannanivå. Efter antagandet bildades en regional godsstrategigrupp för att genomföra åtgärderna i strategin och förvalta den samverkan som etablerats.

År 2023 togs beslut om att aktualisera strategin. Det gjordes med stöd av konsultbolaget Sweco i dialog med regionens infrastrukturenhet, samtliga kommunalförbund och andra aktörer i den regionala godsstrategigruppen. Aktualiseringen medförde följande förändringar:

- Uppdateringar enligt aktuella styrande dokument såsom regional utvecklingsstrategi, de regionala klimatmålen, inriktning för infrastrukturplanering med flera.
- Uppdaterade trendanalyser, bland annat med fokus på hållbara transporter, smarta logistiklösningar, e-handelns snabba utveckling samt nya inriktningar i globaliseringen.
- Renodlat strategiskt fokus på effektiva och hållbara transport- och logistikkedjor som bidrar till att utveckla Västra Götaland till en ledande logistikregion. Däri ingår att möjliggöra exempelvis elektrifiering och smarta logistiklösningar.
- Konkretisering och utveckling av strategiska delområden och insatser i handlingsplanen med syfte att förenkla uppföljning av åtgärderna och därmed säkerställa måluppfyllnad.
- En utvecklad struktur för hur insatserna i handlingsplanen styrs och följs upp.

² I styrgruppen ingick Västra Götalandsregionen (ordförande), Trafikverket, Västsvenska handelskammaren, Göteborgs Hamn, Skaraborg Logistic Center, Chalmers, Handelshögskolan och Logistik & transportstiftelsen.

Godstransportstrategins genomförande

VGR ansvarar för genomförandet av godstransportstrategin, vilken konkretiseras med insatser i den tillhörande handlingsplanen. Att förverkliga strategin och utveckla hela regionens godstransporter kräver samverkan med flera aktörer inom såväl offentlig som privat sektor. Ett viktigt forum för godstransportstrategins genomförande är den regionala godsstrategigruppen som har ansvar för att bevaka och följa upp strategin. I denna finns representanter från VGR, samtliga kommunalförbund, akademien, Göteborgs hamn, Västsvenska handelskammaren och Trafikverket. Godsstrategigruppens sammansättning kan anpassas utifrån aktuella behov.

Godsstrategigruppen följer upp insatserna i handlingsplanen och har möjlighet att gemensamt prioritera mellan insatser och vid behov revidera handlingsplanen. Gruppen fungerar som ett forum för samverkan och kunskapsutveckling genom att ge möjlighet för fler aktörer att både ta del av och ge inspel till godsstrategins genomförande.

Utöver den regionala godsstrategigruppen samverkar VGR i andra forum och med fler aktörer i genomförandet av strategin. Regionen för en kontinuerlig dialog med näringslivet för att förstå företagens behov och säkerställa att insatserna dels är relevanta, dels utformas på ett sätt som stärker företagens utveckling.

Strategins uppbyggnad

Strategin inleds med en beskrivning av Västra Götaland som logistikregion, godstransporternas betydelse för regionens utveckling samt identifierade brister i transportsystemet. Därefter beskrivs prognoser för godstrafiken och hur trender kan påverka transportsektorn i regionen. Avsnittet kopplar till den nationella godstransportstrategin. Den första delen av strategin tydliggör godstransporternas utvecklingsbehov.

Strategin bygger därtill på mål- och visionsdokument som tillsammans med de identifierade utvecklingsbehoven leder till en målbild. Arbetet har därmed präglats både av ett uppifrån- och nedifrånperspektiv.

Med utgångspunkt i omvärlden samt skillnaden mellan regionens nuläge och målbild har ett antal strategiska utvecklingsområden identifierats. Dessa beskrivs i strategin och konkretiseras med insatser i den tillhörande handlingsplanen.

Västra Götaland som logistikregion

Transportinfrastrukturen för godstransporter

Figur 2 illustrerar den viktigaste transportinfrastrukturen för godstransporter i Västra Götaland. Stamnätet för godstransporter på väg består framför allt av E6, E45, E20 och Rv40, Rv41, Rv42, Rv44, Rv46, Rv47, Rv49 och Rv26.

Stamnätet för järnväg består av Västra stambanan, Väst kustbanan, Kust till Kust-banan, Norge-/Vänerbanan och Jönköpingsbanan. Dessa banor knyter samman Västra Götaland, med Göteborg som nav, med andra delar av Sverige och möjliggör regionala och långväga godstransporter. Kapaciteten varierar mellan enkel- och dubbelspår beroende på sträcka och bana. Stamnätet kompletteras av banor av regional karaktär som Viskadalsbanan, Bohusbanan, Älvsborgsbanan och Kinnekullebanan. Det regionala nätet är framför allt enkelspårigt. I regionen finns två kombiterminaler, en i Falköping (dryport³) och en i Göteborg, vilka möjliggör omlastning mellan olika transportslag. Båda kombiterminalerna har haft en stark tillväxt under de senaste åren.

I regionen finns tolv hamnar, däribland Skandinavians största hamn; Göteborg. Göta älv och Trollhätte kanal möjliggör godstransporter via inlandssjöfart till och från Väneren och utgör ett viktigt komplement till väg- och järnvägstransporter för ett flertal varugrupper som bland annat papper och pappersmassa, trävaror, malm och jordbruk. Slussarna längs Trollhätte kanal kommer dock vara uttjänta år 2030 och det planeras därför en större upprustning av slussarna, vilket skapar förutsättningar för att i framtiden frakta mer gods inlandssjövägen.

För godssändningar med högvärdigt gods där tiden är en kritisk faktor finns möjlighet att frakta gods till och från internationella start- och målpunkter via flyg till och från Göteborg-Landvetter Airport eller Trollhättan Vänersborgs flygplats. Regionens flygplatser kompletteras de större skandinaviska flygfraktsnoderna Arlanda, Gardemoen och Copenhagen Airport.

³ En dryport (torrhamn/inlandshamn) är en intermodal terminal som erbjuder direktförbindelse till en sjöhamn. I Falköpings fall med en tågpendel till Göteborgs hamn.

E6, Rv40, Västra stambanan, Väst kustbanan, Norge-/Vänerbanan, Göteborgs hamn och Landvetter ingår i Core network (stomnätet) inom det Transeuropeiska transportnätet (TEN-T). TEN-T, och i synnerhet stomnätet, är utpekad av EU och utgör ryggraden inom det europeiska transportsystemet för att bland annat möjliggöra effektiva och konkurrenskraftiga godstransporter. E20, E45, Kust till kust-banan, Brofjorden och Strömstads hamn ingår också i TEN-T⁴. Göta Älv och Vänern omfattas av EU:s regelverk för inlandssjöfart vilket innebär att enklare typer av fartyg med lägre bemanningskrav är tillåtna.



Figur 2. Transportinfrastruktur i Västra Götaland: vägar, järnvägar, hamnar och kombiterminaler.

⁴ De ingår i Comprehensive network, som innefattar infrastruktur som kopplar samman regioner inom EU och således knyter regioner och noder till Core network.

Godstransporternas betydelse för regionens näringsliv

Transportsystemet är centralt för näringslivets konkurrenskraft. Systemets förmåga att möta näringslivets behov påverkar därmed lokaliseringen av verksamheter. Utöver att möjliggöra tillväxt och sysselsättning inom andra branscher är transport- och logistiksektorn i sig en viktig sektor med cirka fem procent av regionens arbetstillfällen.

Näringslivsstrukturen i Västra Götaland visar att handeln är koncentrerad till storstadsområdena samt gränsområdet till Norge. Produktionen är däremot spridd i hela regionen och mer diversifierad. I Göteborg finns en omfattande fordonsindustri men även en stor tech- och byggbransch. Runt Borås utmärker sig textil och mekanisk industri samt postorder-/e-handelsbranschen. I Skaraborg finns en stark jordbruks- och livsmedelsindustri, fordons- och möbelindustri samt byggbransch. Längs Bohuskusten utmärker sig den petrokemiska industrin samt oljeraffinering och i östra Fyrbodalen är skogsindustrin samt även plast-, trä- och mekanisk industri viktig.

Samtliga branscher bidrar till stora flöden av godstransporter med olika karaktäristik avseende exempelvis geografisk spridning och koppling till export. De har därmed olika behov och krav på logistikupplägg.

Betydelsen av forskning och utbildning för effektiv logistik

Logistikbranschen har traditionellt haft låg utbildningsnivå, men det förändras snabbt. Betydelsen av kunskap ökar för att nyttja de möjligheter som skapas genom exempelvis digitaliseringen, men även för att hantera utmaningar rörande klimat, effektivisering och lönsamhet. För att vara en konkurrenskraftig logistikregion krävs därför utbildning och forskning av högsta klass.

Västra Götaland är ledande inom forskning, innovation och utbildning inom transporter och logistik. På Chalmers Tekniska Högskola och Göteborgs Universitet finns forskning inom transport- och logistikområdet som är unik med avseende på kompetens, bredd och tradition. Borås är ett av landets starkaste kompetenscentrum för e-handelslogistik. Mycket forskning och utveckling bedrivs även inom näringslivet. Samverkansplattformar och gemensamma projekt stödjer utvecklingen. Universiteten, Högskolan i Borås och Högskolan Väst samt Yrkeshögskolan, gymnasier och andra aktörer tillgodoser behovet av utbildning.

Godsflöden och godstransporter i Västra Götaland

Placeringen vid Nordsjöns inlopp till norra Europa i kombination med strategiska väg- och järnvägsförbindelser till och från en stor del av den skandinaviska konsumtionsmarknaden har bidragit till att Västra Götaland, med Göteborgsregionen som nav, blivit Sveriges och Nordens främsta transport- och logistikregion.

Regionen har en omfattande industriproduktion och varukonsumtion. Totalt uppskattas Västra Götaland producera 54 miljoner ton per år och konsumera 52 miljoner ton gods, varav Göteborgsområdet bidrar med cirka 30–40 procent.⁵ Västra Götaland är också en betydande transitregion för framför allt export- och importflöden med start- och målpunkt både nationellt och i Norge. De stora import- och exportflödena genom länet skapar ett ömsesidigt beroende mellan Västra Götaland och andra regioner som bidrar till att stärka såväl Sveriges som Norges konkurrenskraft.

Navet för en stor andel av import- och exportflödena är Göteborgs hamn – Skandinavians största hamn. Där hanteras årligen drygt 40 miljoner ton gods vilket motsvarar cirka 30 procent av allt gods som hanteras över kaj i svenska hamnar varje år. Mer än hälften av den sjötransporterade containertrafiken till och från Sverige hanteras i Göteborg⁶, vilken tillsammans med Uddevalla är två av få svenska hamnar med transocean direkttrafik.

Västra Götalands strategiska logistikläge, goda tillgänglighet till transportinfrastruktur och stora godsflöden gör regionen ideal för lokalisering av logistikverksamheter av olika slag. Därför finns det i regionen flera kluster med exempelvis central- och distributionslager, omlastningsterminaler och e-handelsföretag. De största godsstråken och de mest godsintensiva områdena i Västra Götaland visas i Figur 3. De flesta av de stora godsstråken utgår från Göteborgsregionen, men de kompletteras av ett antal betydande tvärgående stråk.

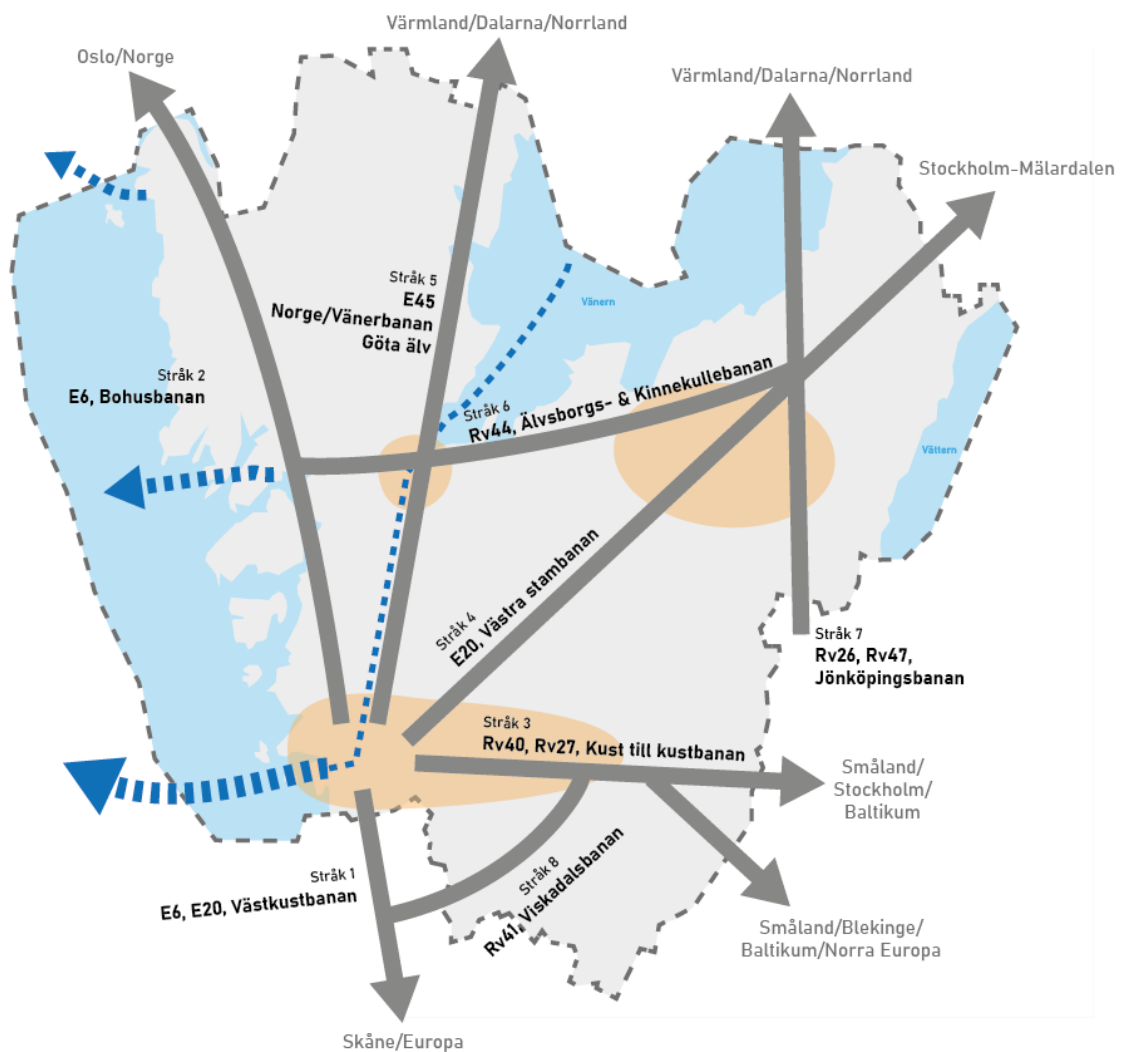
Vägtransporter dominerar inom regionen och står för cirka 60 procent av de totala godsmängderna. Denna volym inbegriper även gods som transporteras till närmaste hamn eller kombiterminal. De största volymerna transporteras längs E6, E45, E20 och Rv40 runt Göteborg. Efter vägtransporterna ger sjöfarten ett stort bidrag till regionens totala

⁵ Analys av modellerade godsvolymer för år 2017 med Samgods

⁶ Sveriges Hamnar: *Trafiken i Sveriges Hamnars medlemsföretag - kvartal 1-4 2022* (2023).

godsvolym.⁷ En majoritet av godsmängderna som transporteras via sjöfarten går till och från hamnarna längs kusten med Göteborgs hamn som största nav. Sjöfarten på Göta älv och Vänern fyller en viktig roll för flera verksamheter.

En relativt låg andel av all transporterad godsmängd till, från och inom regionen transporteras i en transportkedja som innefattar järnväg. Järnvägen fyller dock en viktig roll och är avgörande för vissa typer varugrupper och/eller i specifika transportrelationer. Bland annat går dagliga järnvägspendlar med containertrafik mellan Göteborgs hamn och flera destinationer i Sverige, bland annat Falköping, samt Oslo-regionen.



Figur 3. Illustration över primära godsstråk och logistikintensiva områden i regionen.

⁷ Analys av modellerade godsvolymer för år 2017 med Samgods.

Brister i transportsystemet

Tidigare utredningar har identifierat brister i godstransportsystemet i Västra Götaland. Bristerna innebär utmaningar för att stärka regionens position ur gods- och logistiksynpunkt. De mest betydande utmaningarna sammanfattas nedan.

Vägtransporter påverkar klimatet och människors hälsa negativt

I dagsläget sker majoriteten av transporterna i Västra Götaland med vägtransporter. Det är en särskilt hög andel vägtransporter i stråken längs E6 och Rv40. Andelen fossilfria bränslen har ökat under senare år, men vägtransporterna ger fortfarande negativa effekter för klimatet, närmiljön och människors hälsa genom bland annat stora utsläpp av växthusgaser och partiklar samt bullerpåverkan.

Bristande underhåll och kapacitet i järnvägssystemet

Efterfrågan på klimatsmarta transporter har ökat, vilket bland annat har inneburit en något större betalningsvilja för transportkedjor som innefattar järnvägstransporter. Andelen järnvägstransporter inom vissa segment har därför ökat under senare år, bland annat containertransporter till och från Göteborgs hamn. Järnvägssystemet har dock flera brister avseende underhåll och kapacitet, vilket ger otillräcklig tillgänglighet och tillförlitlighet. Bristerna är särskilt påtagliga på de enkelspåriga banorna i regionen (i synnerhet Göteborg-Oslo), på industrispår samt inom och i anslutning till vissa noder som bangårdar och kombiterminaler. Även på dubbelspåriga banor nära Göteborg, som Västra stambanan, leder den stora efterfrågan på person- och godstransporter till kapacitetsbrist.

Kapacitets- och trafiksäkerhetsbrister i vägnätet

Delar av vägnätet i Västra Götaland har problem med kapacitet, trängsel och trafikolyckor. Bristerna är särskilt påtagliga i och kring större städer, i synnerhet Göteborgsregionen, samt längs stråk som exempelvis E45 mellan Vänersborg och Mellerud. Bristande underhåll längs sträckor i det finmaskiga vägnätet innebär framkomlighetsproblem som kan försvåra för exempelvis skogsnäringens transporter.

Ökad konkurrens om markanvändning

I både tätbefolkade områden och områden med högkvalitativ jordbruksmark, exempelvis i Skaraborg, är konkurrensen om markanvändningen stor. Hänsyn till bland annat stadsutveckling samt produktion och försörjning av livsmedel innebär att gods- och logistikfunktioner ibland inte kan lokaliseras för största möjliga systemeffektivitet.

Underutnyttjad närsjöfart

En relativt låg andel av transporter inom regionen och till och från närliggande regioner sker längs vattenvägen. Närsjöfart som Vänersjöfarten och kustsjöfart i relationen Göteborg-Uddevalla-Oslo, har potential att avlasta väg- och järnvägsnätet i regionen och bidra till minskade klimatutsläpp. Till exempel kan ett fullastat Vänermax-fartyg motsvara 5–6 fullastade vagnslasttåg eller uppemot 175 lastbilstransporter.⁸

Potentialen till mer gods via sjövägen bedöms kunna öka med åtgärder som förbättrar leveransprecisionen, reducerar transittiden och balanserar import- och exportflöden. Utöver de nya slussar som planeras i Trollhätte kanal har flera möjliga åtgärder för att öka godsmängderna längs Göta älv identifierats i en trafikslagsövergripande studie för Göta älv-Vänerstråket. Bland åtgärderna nämns exempelvis etablering av containertrafik mellan Vänern och Göteborg eller direkt till omlastningshamn i Europa.

⁸ Trafikverket (2016) *Trafikslagsövergripande stråkstudie Göta älv-Vänerstråket*

Trender, möjligheter och utmaningar för regionens godstransporter

Enligt aktuella prognoser förväntas transportarbetet i Sverige och Sveriges utrikeshandel öka kraftigt, se faktaruta. Det innebär följande:

- Kraftig volymutveckling inom samtliga transportslag, i synnerhet för vägtransporter.
- Väsentligt ökade godsmängder till Göteborgs hamn (nästan 40 procent ökning 2021-2040).
- Ökat behov av logistikyta i strategiska tillväxtområden, framför allt i Göteborgsregionen.
- Dagens betydelsefulla stråk och noder bedöms dominera även framöver.
- Hela regionen behöver samverka kring och arbeta med att hantera och utveckla godstransporter och logistik i en hållbar riktning.

Vidare adderas ett antal megatrender och utvecklingar som medför såväl utmaningar som möjligheter. Dessa beskrivs fortsatt i detta kapitel.

Faktaruta: Utveckling av godsmängder, prognos för 2040 jämfört med 2017⁹

- Transportarbete: +47 procent.
- Vägtransporter: +52 procent. Lastbilen förblir mycket konkurrenskraftig.
- Järnväg: +38 procent. Förblir det minsta segmentet.
- Sjötransporter: +47 procent. Hamnarna på västkusten, i Skåne samt Nynäshamn-Norrtälje förväntas öka mest.
- Göteborgs hamn prognostiseras hantera cirka 55 miljoner ton år 2040 jämfört med cirka 40 miljoner ton 2017.
- Ökning för varugrupper inom containersegmentet¹⁰; import cirka 115 procent och export cirka 72 procent.
- Sveriges handelspartners domineras fortsatt av länder i Europa, främst Västeuropa. Handeln med Asien/Oceanien, Central- och Östeuropa samt Turkiet väntas öka kraftigt i relativa tal.

⁹ Trafikverket (2023). *Prognos för godstransporter 2040*

¹⁰ Grovt uppskattat utifrån varugrupperna: Metallvaror, maskiner, instrument, textil, beklädnadsvaror, läder, lädervaror och andra tillverkande varor.

Globalisering – ökad osäkerhet i omvärlden och större internationellt beroende

Globaliseringen har knutit samman länder och ekonomier genom gränsöverskridande handel, internationella produktionskedjor och andra utbyten. Trenden har ökat tillväxten och spridit välstånd, men har även gett negativa effekter. Exempelvis innebär det ökade beroendet mellan länder att ekonomiska och säkerhetspolitiska kriser lättare får global påverkan som vid pandemin av Covid-19 och kriget i Ukraina.

Det förändrade säkerhetsläget, högre löne- och transportkostnader och protektionistiska tendenser stärker indelningen i internationella block som för Sveriges del inkluderar Europa och Nordamerika. Industrier flyttar närmare de länder som de ska leverera till och produktionskedjor kortas genom skifte till mer närliggande leverantörer. Samtidigt finns en omfattande handel som ger ökade godsflöden med alla transportslag.

Fokus blir allt starkare på skalekonomi, där operatörer eftersträvar större och tyngre fartyg, tåg och lastbilar. Trenden är särskilt tydlig inom den internationella sjöfarten, där fartyg inom både närsjöfart och det transoceaniska segmentet blir större. Inom sjöfarten konsolideras godsflödena till större hamnar, vilket sannolikt gynnar både Göteborgs hamn och svenskt näringsliv med hög kostnads- och miljöeffektivitet. För att möjliggöra samma utveckling för järnvägs- och lastbilstransporter behövs prioritering av stråk samt noder som kan hantera längre och tyngre transporter. Samtidigt innebär konsolideringen till större stråk en ökad sårbarhet, vilket stärker behovet av säkerhet, krisberedskap och en robust infrastruktur.

I Sverige leder den ökade osäkerheten i omvärlden till ökad politisk vilja att utveckla försvarsförmågan med bland annat ny materiel och fler regementen, samt att leda Sverige in i NATO. Detta medför en ökad efterfrågan på robusta godstransporter med samtliga transportslag i hela landet för bland annat material- och trupptransport. Att säkerställa kapacitet, tillgänglighet och robusthet i godstransportflödena är avgörande för beredskapen att möta olika typer av kriser. Det kan leda till behov och prioritering av särskilda linjer i Västsverige. Genom att öka tillförlitligheten för godstransporter i kristid skapas också positiva synergieffekter för den kommersiella trafiken i fredstid genom bland annat ökad redundans i form av fler kapacitetsstarka hamnar, vägar och järnvägsspår i regionen.

Klimatomställning – ökat fokus på hållbarhet i hela transportkedjan

VGR har som mål att vara fossilfritt 2030.¹¹ Transportsektorn svarar för nästan en tredjedel av regionens utsläpp av växthusgaser och nuvarande utveckling bedöms otillräcklig för att nå 2030-målen.¹² Omställningstakten behöver därför öka samtidigt som godsmängderna väntas växa.

VGR har pekat ut *hållbara transporter* som ett fokusområde i syfte att främja klimatsmarta resor och möten, accelerera omställningen till fossilfria fordon samt effektivisera godstransporterna. Andra viktiga verktyg är den regionala samverkansplattformen Klimat 2030 och regionens koldioxidbudget som ska vägleda klimatarbetet.

Omställningen kräver både att transporter flyttar över till mer hållbara transportslag och att samtliga transportslag blir mer hållbara. För att flytta över transporter till mer hållbara alternativ krävs intermodala lösningar. Skaraborg Logistic Center möjliggör exempelvis miljövänliga tågtransporter mellan hamnen i Göteborg och Falköping och senare omlastning till lastbil.

För att minska klimatpåverkan från transporter är elektrifiering och elektrobränslen som exempelvis vätgas viktiga delar, särskilt för att minska utsläppen från det fortsatt konkurrenskraftiga lastbilssegmentet. Som exempel pågår det för närvarande ett utvecklingsprojekt där vätgasstationer planeras att byggas ut mellan Oslo-Göteborg-Köpenhamn-Hamburg. Även inom luft- och sjöfart finns potential till eldrift på kortare sträckor.

Biodrivmedel väntas fortsätta vara viktigt för att minska utsläppen inom både land- och sjötransporter. Exempelvis kan det inom några år vara möjligt för sjöfarten att byta ut fossilt fartygsbränsle, LNG, mot förnybar flytande metan från svenska biogasanläggningar. När vägtransporterna, sjöfarten och flyget inkluderas i EU:s utsläppshandel ökar de ekonomiska incitamenten att hitta hållbara bränslen för samtliga transportslag.

Parallellt med klimatomställningen ökar fokus på social hållbarhet. I upphandlingar ställs krav på god arbetsmiljö och EU:s mobilitetspaketet har skärpt kraven på arbetsvillkoren för yrkesförare, bland annat vad gäller kör- och vilotider.

Kraven på social hållbarhet och klimatomställning påverkar såväl infrastrukturplanering som samverkan mellan myndigheter, regioner och

¹¹ Västra Götalandsregionen (2009). *Klimat 2030 – Västra Götaland ställer om*

¹² Västra Götalandsregionen (2022). *Västra Götalands klimatomställning – transporter i fokus*. VGR Analys 2022:51

näringslivet. Exempelvis riskerar elektrifieringen av transportsektorn att leda till kapacitetsutmaningar för tillgången på såväl effekt som laddpunkter. En analys visar att Västra Götalandsregionen bland annat behöver 55 000 laddpunkter med låg effekt och 500 laddpunkter med hög effekt till år 2030 för att möta transportsektorns behov.¹³ Elektrifieringen och krav på social hållbarhet kan innebära förändrade kör- och transportmönster. Infrastrukturen måste också anpassas till ett förändrat klimat, med ökad risk för exempelvis översvämningar.

Urbanisering – mer tätbefolkade städer ställer nya krav på godstransporter

Inflyttning till större städer har pågått under lång tid och samtidigt är ambitionen att Västra Götaland ska bli en mer gemensam arbetsmarknadsregion. Befolkningen i länet förväntas öka med 163 000 människor till år 2040, varav cirka 85 procent i Göteborgsregionen.¹⁴ Det leder till omfattande stadsutveckling i länets större städer. Ökad produktion och konsumtion driver godstransporter och ger tillsammans med nya industrietableringar och växande e-handel fler sändningar, såväl större som mindre. Konkurrens om mark mellan logistikverksamheter och stadsutveckling kräver en ökad samordning och tydligare inriktning i planeringen. Konkurrensen ökar mark- och fastighetspriser kring Göteborg, vilket kan bidra till att gods- och logistikverksamheter etableras i andra delar av regionen.

Urbaniseringen kombinerat med politiska ambitioner ger fler person- och godstransporter med tåg. Det förvärrar kapacitetsbristen och därmed konkurrensen mellan person- och godståg. Samtidigt överstiger investeringsbehovet i stråk och noder i Västra Götaland de ekonomiska ramarna i den regionala och nationella infrastrukturplaneringen.

Ökade godsmängder – främst på väg – ger också negativa effekter lokalt såsom försämrad luftkvalitet, ökat buller, trängsel och barriäreffekter. Flera av dessa kan dock minskas genom tekniska lösningar, som eldrivna lastbilar, vilket stärker behovet av omställning. Här krävs dock samverkan mellan näringsliv, offentlig sektor och akademi för att hitta hållbara och effektiva lösningar, vilket bland annat ses i projekten ”Surglogh” i Borås och ”Gothenburg Green City Zone”.

¹³ Power Circle (2022): *Effektbehovet från elektrifierade transporter*

¹⁴ Västra Götalandsregionen (2021). *Befolkningsprognos Västra Götaland 2021-2040*. VGR Analys 2021:29

Digitalisering – automatisering och e-handel omformar godstransporterna

Digitaliseringen förändrar såväl näringslivet som samhälls- och infrastrukturplaneringen. Hur data genereras (sakernas internet), lagras (moln) och analyseras (big data och AI) påverkar många branscher väsentligt och möjliggör ökad effektivitet och samordning mellan aktörer i försörjningskedjan. Automatiseringen minskar produktionskostnader och ökar möjligheten att driva industrier i höginkomstregioner. Med växande protektionism, efterfrågan på fossilfri energi och fokus på beredskap kan det leda till ökad industriproduktion i regionen, som etableringen av Volvokoncernens batterifabrik i Mariestad.

Automatiseringen förändrar också godstransporterna. Flera stora aktörer bedriver forskning inom automatiserade fordon samt nya tjänster och hjälpmedel. Utvecklingen inom sensorer, intelligenta trafiksystem (ITS) och AI har potential att bland annat optimera ruttplanering, öka trafiksäkerheten och ge löpande information om underhållsbehov. Det möjliggör också nya lösningar inom godstransporter, vilket exempelvis kan ses i Trollhättan-Vänersborgs flygplats planer att etablera fjärrstyrda lastdrönare på flygplatsen som ska kunna lyfta uppemot 350 kg per resa och flyga en sträcka upp till 2 500 km. I och med den snabba utvecklingen inom maskinlärning blir de digitala alternativen löpande mer avancerade. För att dra nytta av digitaliseringens potential inom transporter krävs dock snabb uppkoppling genom trådlösa höghastighetsnätverk både längs stråk och inom terminalområden. Längs Rv 40 mellan logistikområdet Viared i Borås och Göteborg byggs 5G ut i anslutning till AstaZero, en fullskalig testmiljö för automatiserade transportsystem. Ökad digitalisering ställer också högre krav på cybersäkerhet.

Digitaliseringen både ökar efterfrågan på fysiska varor (genom exempelvis ökad e-handel) och minskar den (genom digitalisering av hårdvara samt ett ökat tjänsteinnehåll i produkter). Hur e-handeln påverkar mängden transporter beror på flera olika faktorer, som hur returflöden och efterfrågan på snabba leveranser utvecklas.

Godstransportstrategi - för den ledande logistikregionen

För att uppnå ett effektivt, tillförlitligt, tillgängligt och hållbart transport- och logistiksystem krävs ett strategiskt utvecklingsarbete och att godstransporter integreras i samhällsplaneringen. Godstransporter är inte en isolerad företeelse, utan samspelar med andra områden såsom stadsutveckling och persontrafik. Globalisering, klimatomställning, urbanisering och digitalisering ger både nya utmaningar och möjligheter.

För att möta utvecklingen krävs ett systemperspektiv med fokus på de åtgärder som bäst hanterar Västra Götalands utmaningar utifrån ekonomisk, miljömässig och social hänsyn. Det gäller främst:

- Prioritering av investeringar i transportinfrastrukturen, exempelvis avvägning mellan satsningar på de större stråken och noderna kontra det kapillära nätet och de mindre noderna.
- Regional och mellankommunal samverkan vid utveckling, lokalisering och planering av strategiska noder och logistikverksamheter.
- En nära samverkan mellan näringslivet och offentliga aktörer för att säkerställa god kunskap om företagens behov.
- Inkluderande av behov kopplade till godstransporter och logistikverksamheter (som tillfartsvägar och expansionsutrymmen) i stads- och samhällsplaneringen.
- Planering och styrning för att hantera den begränsande järnvägskapaciteten så att kraven på tillgänglighet för både person- och godstransporter tillgodoses.
- Regional samverkan kring terminal- och bangårdskapacitet för att säkerställa att godsnoderna ges en långsiktigt hållbar och robust försörjning och att behovet av logistiktor tillgodoses.
- Omvärldsutvecklingen har aktualiserat behovet av försörjnings- och logistiksystem även i kris och krig. Västkusten är för de viktigaste internationella förbindelserna och Göteborgs hamn är kritisk för försörjningen av Sverige, Finland och Norge.¹⁵

¹⁵ Försvarsberedningen (2019). *Värnkraft - Inriktningen av säkerhetspolitiken och utformningen av det militära försvaret 2021-2025*. Ds 2019:8

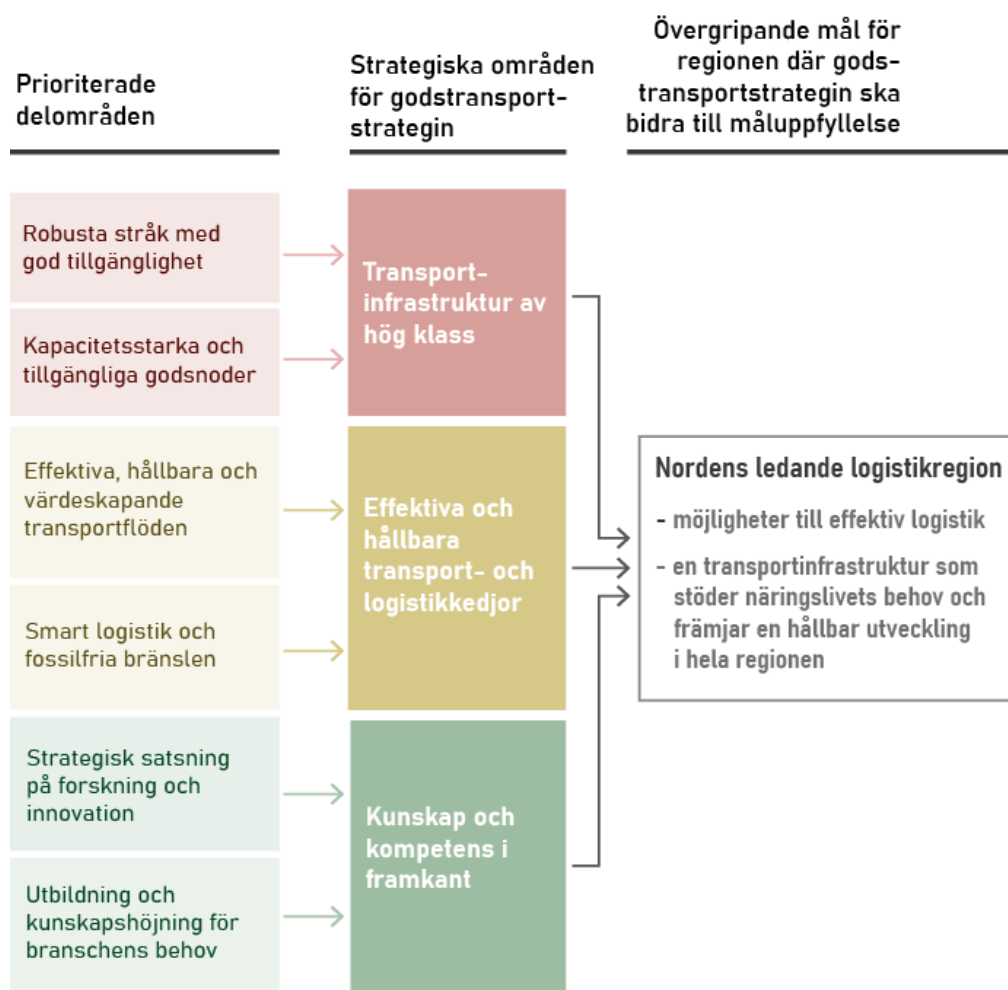
Godstransportstrategin och dess systemperspektiv är en viktig plattform för hållbar utveckling, stärkt konkurrenskraft och utveckling av infrastrukturen. Strategin bidrar bland annat till regionens utpekade funktions- och hänsynsmål samt de regionala och nationella klimatmålen. Genom samverkan, strategiska satsningar och effektiva åtgärder, i kombination med Göteborgs roll som tillväxtmotor, möjliggörs utveckling i hela regionen. Målbilden för strategin är att:

Västra Götaland är Nordens ledande logistikregion som erbjuder effektiv logistik och en transportinfrastruktur som stöder näringslivets behov och främjar en hållbar utveckling i hela regionen.

För att uppnå målbilden har godstransportstrategin tre strategiska områden med vardera två prioriterade delområden. De strategiska områdena verkar integrerande och stödjande, och förutsätter bred samverkan mellan näringsliv, offentlig sektor och akademien. De strategiska områdena, som hänger samman med utpekade fokusområden i den nationella godstransportstrategin¹⁶, är:

- Transportinfrastruktur av hög klass.
- Effektiva och hållbara transport- och logistikkedjor.
- Kunskap och kompetens i framkant.

¹⁶ Nationella godstransportstrategins områden är: Konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter, Omställning till fossilfria transporter samt Innovation, kompetens och kunskap.



Figur 4. Godstransportstrategins strategiska områden och delområden.

Godstransportstrategins prioriteringar konkretiseras i den tillhörande handlingsplanen, som följer samma struktur med strategiska områden och prioriterade delområden. Strategin och handlingsplanen följs upp i sin helhet vart femte år.

Transportinfrastruktur av hög klass

Transportinfrastruktur av hög klass innebär att det finns *robusta stråk med god tillgänglighet* samt *kapacitetsstarka och tillgängliga godsnoder*.

Västra Götalands utveckling är starkt kopplad till näringslivets utveckling och transportinfrastrukturen ska stödja näringslivets behov. Att stärka transportinfrastrukturen har i hög grad handlat om ökad kapacitet och tillgänglighet. Med klimathotet och digitalisering har dock frågor som klimatanpassning, fossilfri energi och telekommunikationer blivit allt viktigare delar av transportinfrastrukturen. För att uppnå ett mer hållbart godstransportsystem, som exempelvis möjliggör den förväntade snabba elektrifieringen av transporterna, måste även dessa perspektiv beaktas i utvecklandet av infrastrukturen.

För att stärka hela regionen krävs dock inte bara satsningar på infrastruktur. Det krävs också lokaliseringsstrategier som stärker befintliga och planerade verksamhetsområden genom att verksamheter lokaliseras där de passar utifrån exempelvis tillgång till mark och energi, och där infrastrukturen är anpassad för deras behov. För planering, val och implementering av infrastruktursatsningar ska hållbarhet, fyrstegsprincipen och samhällsekonomisk effektivitet vara ledande.

Faktaruta: Fyrstegsprincipen

1. Tänk om: handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka efterfrågan av transporter och resor samt valet av transportsätt.
2. Optimera: innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av det befintliga transportsystemet.
3. Bygg om: vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.
4. Bygg nytt: genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

Robusta stråk med god tillgänglighet innebär:

- Transportinfrastruktur av god kvalitet och hög standard.
- Resilient infrastruktur som skyddar mot extremväder och klimateffekter.
- Tillgång till ett regionalt utpekat vägnät för gods med utgångspunkt i det funktionellt prioriterade vägnätet samt näringslivets behov.
- Tillräcklig kapacitet i järnvägssystemet för att möta ett ökat transportbehov orsakat av ett ökat antal personresor och godstransporter.
- Ett väl fungerande finmaskigt väg- och järnvägsnät som tydligt kopplar an till och kompletterar de större transportstråken ur ett regionalt systemperspektiv.
- Goda möjligheter till närsjöfart och inlandssjöfart, exempelvis i form av Vänersjöfarten.
- Goda möjligheter till internationella transporter genom sjö- och flygförbindelser.

Kapacitetsstarka och tillgängliga godsnoder innebär:

- Godsnoder (exempelvis terminaler, hamnar, flygplatser) som medger en konkurrenskraftig logistik- och godshantering samt bidrar till ökad intermodalitet.
- Kapacitet i godsnoderna i regionen som tillgodoser näringslivets behov av godsvolymer och effektiv omlastning.
- Kapacitetsstark, tillförlitlig och hållbar infrastruktur till och från godsnoderna i regionen.

Effektiva och hållbara transport- och logistikkedjor

Att vara en region med effektiva och hållbara transport- och logistikkedjor innebär att ha *effektiva, hållbara och värdeskapande transportflöden* samt *smart logistik och fossilfria bränslen*. En stark logistiknäring gynnar det regionala näringslivet och stöder dess konkurrenskraft. Effektiva transports- och logistikkedjor minskar också godstransporternas negativa påverkan på klimat och samhälle.

Genom ny teknik inom exempelvis automatisering och digitalisering möjliggörs kostnadseffektiva lösningar som stärker regionens konkurrenskraft. Automatiserade och digitala lösningar i transport- och logistikplaneringen innebär sannolikt förändringar som nya kör- och transportmönster. Ur VGR:s perspektiv finns ett ökat behov av att följa den digitala utvecklingen och löpande anpassa strategier och insatser till den.

Satsningar för att utveckla logistikkedjor bör i första hand prioriteras med fokus på effektiviseringar som ger såväl företagsekonomiska som samhällsekonomiska vinster. En bedömning bör ske av varje enskild satsning avseende ekonomi, miljö och sociala aspekter samt långsiktig bärkraft och potential för uppskalning.

Effektiva, hållbara och värdeskapande transportflöden innebär:

- Ett effektivt och hållbart utnyttjande av befintlig infrastruktur.
- Goda möjligheter för längre och/eller tyngre lastbilar och tåg på prioriterade sträckor och relationer.
- Goda möjligheter till effektiv logistik för regionala nyckelbranscher som handel, textil, verkstadsindustri och energi.
- Konkurrenskraftiga transporter med hög säkerhet och god arbetsmiljö.
- Utvecklade former för transporteffektiv distribution i stadsmiljö.
- Förutsättningar för konkurrenskraftiga transittransporter med tåg och sjöfart.
- Goda möjligheter till effektiva och konkurrenskraftiga transporter med när- och inlandssjöfarten.
- Lokalisering av logistikverksamhet med beaktande av trafikförsörjning och möjlighet till intermodalitet.

- Regionalt systemperspektiv vid lokalisering av intermodala noder och skapandet av en effektiv terminalstruktur som svarar mot näringslivets behov utifrån exempelvis bransch och geografi.
- Bättre nyttjande av de affärsmöjligheter som skapas av de stora transportflödena till, från och genom regionen. Exempelvis genom att underlätta etableringar av central- och e-handelslager samt verksamheter som på olika sätt skapar mervärde genom att förädla eller anpassa produkterna.

Smart logistik och fossilfria bränslen innebär:

- Samverkansformer som underlättar införande och användning av ny teknik och digitala tjänster i logistikkedjan.
- Utveckling och utökat användande av digitala verktyg inom transport- och logistiksektorn, exempelvis för planering och realtidsuppföljning av transporter.
- Hög omställningstakt till en fossilfri fordonsflotta i enlighet med de regionala och nationella klimatmålen.
- Utbyggd infrastruktur för effektiv tillgång till fossilfria bränslen.

Kunskap och kompetens i framkant

Att säkerställa kunskap och kompetens i framkant innebär *strategiska satsningar på forskning och innovation samt utbildning och kunskapshöjning för branschens behov*. Långsiktiga satsningar på området stärker Västra Götalands konkurrenskraft och möjliggör lösningar för en hållbar region. Utbildning handlar både om hög akademisk nivå och verksamhetsnära utbildning för att säkerställa fortbildning och en stabil rekryteringsbas. Kompetens måste utvecklas och förnyas för att möta bland annat utvecklingen inom digitalisering, automatisering och elektrifiering.¹⁷ En välfungerande utbildningskedja gör också att fler personers kompetens tas tillvara och ökar matchningsmöjligheterna på arbetsmarknaden.

För att uppnå detta krävs samverkan mellan näringsliv, akademi och offentlig sektor, där aktörernas behov och kompetens uppmärksammas och nyttjas. Samverkan bör ske från idé- och problemformulering till analys, pilotprojekt, implementering och utvärdering för att ge god effekt och stärka aktörerna långsiktigt. En viktig del är att tillvarata och uppmuntra den forskning och utveckling som sker inom näringslivet, bland annat genom att erbjuda medfinansiering till studier och i samverkan med kommunerna säkerställa tillgång till, och kvalitet i, de science parks som finns i regionen. Exempelvis bedrivs det idag flera samverkansprojekt kopplat till innovation på godstransportområdet, bland annat inom ”Gothenburg Green City Zone” och ”Borås Connect”.

Strategisk satsning på forskning och innovation innebär:

- Att vara ledande inom logistikforskning med fokus på hållbara godstransporter och innovation.
- Ökande forskningsanslag till transport- och logistikområdet i regionen.
- Att underlätta, stödja och tillvarata företagens egna forsknings- och innovationssatsningar.
- Att stödja och bidra till plattformar för samverkan mellan näringsliv, akademi, och offentlig sektor.
- God tillgång till demonstrations- och testarenor för applicering och testning av gods- och logistikrelaterad forskning och innovation under verkliga omständigheter och på affärsmässiga grunder.

¹⁷ Transportföretagen (2023). *En transportsektor i förändring - ett kompetensperspektiv*

- Internationellt samarbete, exempelvis genom EU-projekt, som bidrar till utveckling av nya lösningar för effektiva och hållbara godstransporter.

Utbildning och kunskapshöjning för branschens behov innebär:

- God kunskap inom offentlig sektor om näringslivets behov för att kunna integrera godsfrågor i samhällsplanering, infrastrukturutveckling samt utbildning och arbetsmarknad.
- Logistikutbildningar som säkerställer kompetensbehov, möter ökade kunskapskrav inom privat och offentlig sektor samt underlättar inträde på arbetsmarknaden.
- Hög kunskapsnivå inom hela logistiksektorn i syfte att möjliggöra implementering av ny teknik och digitala tjänster samt omställning till hållbara fordon.
- Mekanismer och åtgärder för goda matchningsmöjligheter mellan arbetsgivare och arbetstagare inom logistiksektorn.

Godstransportstrategins koppling till relaterade dokument

Godstransportstrategin tar utgångspunkt i den regionala utvecklingsstrategin för Västra Götaland, som har tidsperspektivet 2021–2030. Däri ingår att satsa på innovationer inom framtidens mobilitet och att stärka regionens roll inom fordons-, flyg- och rymdindustrin. Här inkluderas både person- och godstransporter samt logistik, elektrifiering och tillgång till nya typer av tjänster.

En annan av utvecklingsstrategins långsiktiga satsningar handlar om att knyta samman Västra Götaland för hållbar och förbättrad tillgänglighet. Satsningen innebär att den regionala samhällsplaneringen behöver vidareutvecklas och samplaneras för att bättre hantera långsiktiga utmaningar inom exempelvis gods- och persontransport, bebyggelseplanering, energiförsörjning och klimatanpassning. Här beskrivs också att järnvägen fortsätter att vara grunden i ett hållbart transportsystem för både personer och gods.

Förutom de långsiktiga satsningarna finns flera kraftsamlingar med fokus på ett par år framåt, varav en är elektrifiering av transportsystemet.

Godstransportstrategin har även en koppling till följande strategiska regionala dokument:

- Inriktningsunderlag för transportinfrastrukturen i Västra Götaland
- Västra Götalandsregionens infrastrukturplan
- Klimat 2030 - Västra Götaland ställer om
- Koldioxidbudget 2020-2040 för Västra Götaland
- Målbild Tåg 2035 – utveckling av tågtrafiken i Västra Götaland