

# **En strategisk inriktning för bättre leveranstrafik**

**2014-2017**

**Tillsammans för effektivare, säkrare och grönare  
leveranser**

**Augusti 2014**



**Stockholms  
stad**

<http://www.stockholm.se/leveranstrafik>

En strategisk inriktning för bättre leveranstrafik 2014-2017 är en del av arbetet för ett Stockholm i världsklass. Inriktningens mål baseras på ett antal dokument som staden har antagit. Dessa ligger till grund för det framtida godsarbetet och beskrivs nedan.

#### Vision 2030 och Promenadstaden

*Vision 2030* beskriver framtidens Stockholm - hur det ska vara att besöka samt bo och arbeta i staden. I översiktsplanen, *Promenadstaden*, beskrivs hur staden ska växa. Målsättningen är en attraktiv stad där bebyggelsen ska förtätas så att fler än idag kan röra sig på samma yta. Staden ska också bidra till goda förutsättningar för företagande.

#### Framkomlighetsstrategin

Stockholms stads trafikstrategi, *Framkomlighetsstrategin* för Stockholm 2030, styr planeringen av stadens vägar och gator med målet att förverkliga Vision 2030. Strategin beskriver gatan ur ett framkomlighetsperspektiv, men också vikten av dess funktion som en attraktiv plats att vistas på. Huvudbudskapet är att fler människor och mer gods ska kunna förflyttas genom att fler använder kapacitetsstarka och energisnåla färdmedel. I dessa ingår godstransporter, gång, cykel och kollektivtrafik.

#### Inriktningsplaner

Framkomlighetsstrategin konkretiseras i ett antal inriktningsplaner, bland annat för kollektivtrafikens stomnät, cykel, parkering och trafiksäkerhet. *Godsplanen* är en av dessa planer och har till uppgift att ta fram inriktningar och åtgärder som bidrar till att uppfylla framkomlighetsstrategins mål.

#### Miljörelaterade strategier

Staden har också andra program och strategier som berör gods- och citylogistikens miljöpåverkan:

1. Miljöprogram 2012-2015
2. Färdplan för ett fossilfritt Stockholm 2050
3. Strategi för miljöfordon och förnybara drivmedel



Bild 1 – Översikt av strategier och planer som relaterar till Vision 2030

# **Innehåll**

**Förord**

**Varför en strategisk inriktning för bättre leveranstrafik 2014-2017?**

**Inriktningens syfte och genomförande**

**Leveranserna idag**

**Staden ger förutsättningar**

**Definitioner**

**Mer information**

**Bilaga 1 Handlingsplan för leveranstrafik 2014-2017**

# Förord

## En växande stad

Stockholm är en snabbt växande stad med stark ekonomisk tillväxt – en stad med möjligheter för näringslivets aktörer att utvecklas i.

Stadens trafiksituation ligger idag i framkant jämfört med andra liknande städer i Europa. Mycket fungerar väl men det är tidvis trångt och framkomligheten kan vara nedsatt. Trots utbyggnad av ny infrastruktur kommer trängseln i vägnätet att öka under vissa tider och på vissa platser till följd av befolkningsökningen. Det behövs därför förändringar som möjliggör effektivare lösningar i det redan existerande transportsystemet.

Leveranstrafiken, oavsett vilken fordonstyp den utförs med, både drabbas av och är en del av en begränsad framkomlighet i staden. I takt med den ökande befolkningen tilltar också behovet av fler leveranser. Att dessa är effektiva, säkra, gröna och pålitliga samt ingår som en naturlig del av stadens transportsystem är en förutsättning för en levande och attraktiv stad.

# **Varför en strategisk inriktning för bättre leveranstrafik?**

Leveranstrafiken pekas ut i framkomlighetsstrategin som en av de prioriterade funktionerna i gaturummet. Den har särskilda förutsättningar som inte fullt ut tas om hand i andra strategiska dokument. Därför finns behov av en strategisk inriktning för bättre leveranstrafik.

## **Politiskt uppdrag**

Stockholms stad är en politisk styrd organisation där förvaltningarnas tjänstemän, på uppdrag av de folkvalda politikerna, varje år utför ett antal uppdrag inom en mängd olika områden. Leveranstrafiken är ett av dessa områden och färdigställande av en strategisk inriktning för bättre leveranstrafik är ett av uppdragen i stadens budget 2014.

# Inriktningens syfte och genomförande

## Syfte

Stadens leveranstrafikrelaterade arbete fokuserar under perioden 2014-2017 framförallt på leveranser med lastbil centralt i Stockholm. Dock är inriktningen både en förutsättning och utgångspunkt för stadens påbörjade och framtida insatser regionalt.

Syftet med inriktningen är att samlat presentera stadens leveranstrafiksåtgärder 2014-2017. Inriktningen kommer inte att göra leveranstrafiken problemfri, men med den som utgångspunkt hoppas staden att tillsammans med andra aktörer hitta lösningar som kan bidra till ett effektivare transportsystem.

## **Nyckelfaktorer för genomförande**

Staden anser att samverkan, insamling av information och genomförande av konkreta pilotprojekt är de mest framgångsrika tillvägagångssätten för ett långsiktigt lyckat leveranstrafikarbete (bilaga 1). Med dessa tillvägagångssätt kommer handlingsplanens åtgärder att genomföras.

# Leveranserna idag

Arbetet med leveranstrafiken ger många vinster

Det finns mycket att vinna på effektiva leveranser - inte bara ett väl fungerande vardags- och näringsliv utan också en stadsmiljö där gator inte enbart leder trafik utan även uppfattas som en tilltalande plats att vara på. Viktigt är även vinsterna i exempelvis kortare körtid och körsträcka som bidrar till minskat buller och utsläpp som till exempel PM10 och NOx. Med leverans av gods inom ett visst klockslag och via bemannade varumottag kan distributionen underlättas för både varumottagare och leverantör. Fordonsfria ytor utanför skyltfönster kan också bidra till en trevligare miljö som lockar fler besökare och potentiella kunder i ett område. Utöver detta kan effektiva leveranser underlätta medborgarnas vardag i form av förbättrad framkomlighet för andra kapacitetsstarka färdmedel som till exempel kollektivtrafiken.

Dagens situation för leveranstrafiken

Förutom leveranser av varor utgörs även det transporterade godset av jord, sten, grus och sand. Vanligt förekommande är också entreprenadtransporter och arbetsmaskiner samt farligt gods. Det råder dock förbud mot farligt gods på delar av det centrala stadens vägnät.

Lätta service- och hantverksbilar utgör även en hög andel av antalet transporter. Byggmaterial och avfallshantering genererar många fordonsrörelser och påverkas på samma sätt som godset vid angöring. För byggtransporter har staden därför tagit initiativ till Norra Djurgårdsstadens bygglogistikcenter som är Sveriges hittills enda av sitt slag. Dessutom syns under senare år en trend mot mindre transportfordon som levererar färre varor. Detta för att möta behovet av fler snabba just in time-leveranser.



En varas resa från tillverkning till slutkund är komplex, ofta med många destinationer i världen innan slutförsäljning i till exempel en Stockholmsbutik. Varor tas in till regionen på lastbil, järnväg eller via sjöfart och flyg, men sista sträckan görs nästan alltid av lastbil från någon av godsterminalerna utanför de centrala delarna av staden.

Fordonet står ofta någonstans under den sista milen i kö. Det kan ha svårt att ta sig fram och angöra på grund av låg höjd i lastfar eller olovlig parkering av personbilar i till exempel korsningar och på lastplats för tunga fordon. Förarna bryter mot trafikföreskrifter genom att till exempel dubbelparkera eller åka mot enkelriktat för att hinna komma fram i tid och parkera tillräckligt nära leveransadress. Ofta räcker inte heller den tillåtna tiden för att lasta och lossa på en lastplats (framförallt för tunga varor som till exempel dryckesbackar), vilket bidrar till ökad risk för parkerings-anmärkning.

En del förare uttrycker att det finns behov av att ställa av släp i ytterstaden under tiden de levererar i områden där staden inte tillåter lastbilar över en viss längd och vikt. Platserna ger också förare möjlighet till vila. Det finns även problem med allt fler stöder som förare och fordon utsätts för. Sammantaget bidrar detta till en stressig arbetsmiljö för de som lämnar och hämtar varor i Stockholms stad.

Förutom de vars uppgift det är att leverera gods, påverkas även andra grupper av leveranserna i staden. Människor som går och cyklar känner sig ofta utsatta i miljöer med tunga fordon. I Stockholm inträffar årligen ett antal kollisioner mellan dessa fordon och cyklister, som kan leda till allvarliga eller dödliga personskador. Ett annat säkerhetsproblem är backning av leveransfordon på gångbana. Dessutom påverkar fordon som inte står rätt parkerade (både person- och lastbil) räddningstjänstens nödvändiga behov av framkomliga gator.

## Datainsamling

Samverkan med olika externa och interna aktörer har gett staden en bra bild av leveranstrafiken i Stockholms stad.

Det finns dock behov av mer kvantitativ leveransdata som visar vad som sker på det lokala vägnätet. Dessutom behövs mer information om förutsättningar och möjligheter att effektivisera leveranserna längre ut i kedjan innan de påbörjar den sista sträckan in mot Stockholm. Även mer generella trender är nödvändiga att följa närmare. E-handelns påverkan på leveranserna är ett tydligt exempel.

# Mål för leveranstrafiken

Den strategiska inriktningen anger fyra övergripande mål för att styra arbetet med leveranstrafiken. Handlingsplanen (bilaga 1) innehåller åtgärder som under 2014-2017 ska bidra till att uppfylla målen. Indikatorer har tagits fram för varje enskilt mål och presenteras i bilaga 1.

## Mål 1 Mer förutsägbara leveranstider

Staden vill att leveransfordon ska ha större möjlighet att nå fram till slutkund inom utsatt tid. Ju kortare tid fordon behöver stå i kö och leta efter lastplats desto mindre negativ påverkan kan det ha på förarens arbetsmiljö och omgivningen i form av till exempel utsläpp och buller.

## Mål 2 Underlätta angöring för leveransfordon

Med bättre tillgång till effektiv angöring hoppas staden att leveranser kan ske smidigare och snabbare. Detta kan leda till kortare körsträcka och körtid, förbättrad arbetsmiljö för förare, ökad framkomlighet för mer gods och andra färdmedel samt säkrare och attraktivare gatumiljö.

## Mål 3 Möjliggöra för fler miljöfordon

Genom att ställa miljökrav på leveransfordon kan staden bidra till att fler av dessa används. Att till exempel möjliggöra för leveranser under fler av dygnets timmar ökar fordonens nyttjandegrad vilket ger incitament att investera i miljöfordon.

## Mål 4 Öka leveranstrafiksamverkan mellan staden och andra aktörer

Det är många aktörer som ingår i logistikkedjan och det finns därför många som kan bidra med lösningar. Staden vill med ett närmare aktörssamarbete hitta en gemensam målbild, förtydliga roller och genomföra konkreta projekt.

### **Vad blir resultatet av att uppfylla målen?**

Effektivare leveranser med hjälp av moderna fordonsflottor i en trafik- och arbetsmiljö som upplevs tillfredsställande av både näringsliv och medborgare. Ett mer utvecklat systemperspektiv som sträcker sig utanför stadens gränser och bidrar till ett förbättringsarbete för leveranssituationen både lokalt och regionalt.

### **Hur uppfyller det Framkomlighetsstrategin?**

Ett Stockholm där fler människor och mer gods kan röra sig och stadens gator uppfattas som en attraktiv plats att vistas på som en del av det offentliga rummet.

### **Vad behöver göras för att uppfylla målen?**

Fördjupad samverkan mellan staden och andra aktörer/myndigheter samt ett tydligare gemensamt arbete inom stadens olika förvaltningar.

### **Vad händer om detta inte görs?**

Effektiv leveranstrafik är en nödvändighet för ett Stockholm i världsklass 2030. Eftersom trängseln inte kan byggas bort krävs innovativa samverkansprojekt utifrån leveranstrafikens specifika behov. Utan dessa insatser kommer leveranssituationen att långsiktigt försvåras.

### **Vem har ansvaret?**

Stockholms stad och näringslivet gemensamt.

# Staden ger förutsättningar

## Stadens leveranstrarfikarbete

Sedan 2012 har Stockholms stad tagit ett helhetsgrepp inom leveranstrarfiken. Den har som kapacitetsstarkt färdmedel har fått allt större utrymme i stadens arbete. Dock har det i Stockholm under lång tid arbetats med leveranstrarfiken. Tidsregleringar har använts sedan minst 30 år tillbaka och införandet av lastplatser för tunga fordon påbörjades redan 2007. Det har även gjorts försök till samlastning i Gamla stan, varusändningar har testats under nattetid och effektivare distribution av stadens egna leveranser har prövats. Ett stort antal utredningar har också tagits fram under åren som underlag i leveransarbetet.

## Prioriteringar

Stockholms stad är del av en region med tjänstebaserad ekonomi och som därför är beroende av varuimport – mer ska in i staden än vad som levereras ut. Varuflödena försörjer staden med gods och bidrar till dess attraktivitet.

Ökad rörlighet och valfrihet i trafiksystemet ger alla stockholmare en bra tillgänglighet till storstadens alla möjligheter. De som kan åka buss eller spårvagn, cykla eller gå finner ett system med förutsättningar för attraktiva resor av hög kvalitet. Detta avlastar tunnelbanan. Buss- och spårvagnspassagerare, cyklister och gående tar mindre plats på gatan och lämnar utrymme för leveranstrarfiken och de som behöver åka bil.

Samtidigt är fördelningen av gaturummet en utmaning. Alla prioriterade färdmedel kan inte på varje plats och vid varje tidpunkt få företräde. Avvägningar måste därför göras och stadens utgångspunkt i dessa prioriteringar är framkomlighetsstrategin.

## Tillsammans starkare och effektivare

Tillsammans med andra aktörer ansvarar staden för Stockholms attraktivitet. Till exempel skapar staden, transportörer, varuägare, varumottagare och fastighetsägare förutsättningar för hur varor når slutanvändare och hur avfall transporteras bort. Vi har alla krav och perspektiv att förhålla oss till i logistikkedjan – bland annat när, var och hur leveranserna sker. Tillsammans är staden och andra aktörer starkare och effektivare och kan gemensamt bättre nå effektiva och innovativa framgångar i logistikkedjan. Vi kan också gemensamt bidra till att leveranser behandlas utifrån sitt eget behov och inte enbart som en del av den övriga fordonstrafiken.

## Regleringar

Staden har inom ramen för de lokala trafikföreskrifterna (LTF) möjlighet att på det kommunala vägnätet påverka trafik-situationen med hjälp av olika regleringar. Exempelvis kan leveransfordon ges företräde till lastplatser men staden kan också förbjuda fordon under specifika tider och på delar av gatunätet.

Dessutom påverkar även övriga myndigheters reglering leveranserna till och från Stockholm. Till exempel bestäms trängselskatten på nationell nivå och Länsstyrelsen beslutar om dispens för fordon som vill köra i kollektivkörfält som går genom mer än en kommun.

## Resurser

Staden kan inte enbart själv skapa förutsättningar för effektiv leveranstrafik. Det finns andra berörda parter i logistikkedjan som också måste bidra.

Staden har som uppgift att ta en samordnande roll och lotsfunktion i leveranstrafikrelaterade projekt med hjälp från andra aktörer. Framgångsrika projekt måste långsiktigt bära sig själva men inledningsvis under en pilotfas krävs samlade resurser - både från

stadens sida men också från övriga inblandande parter som förväntas bistå med till exempel tid, kunskap, erfarenhet och/eller ekonomiska medel.

# Definitioner

Leveranstrafik	Lätta och tunga lastbilar under och över 3,5 tons bruttovikt vars huvudsyfte är transport av varor.
Citylogistik	Leveranstrafiken lokalt för stadens invånare, företag och besökare. Transporterna är till karaktären kortväga och görs med lastbilar, mindre varubilar eller med cykelåkerier. Även avfallshanteringen är en del av citylogistiken.
Lastfar	Utrymme under mark som används för leveranser. Här kan finnas lastplatser och/eller lastkajer.
Samlastnings-central	Bemannad mottagning där distributörer kan lämna av gods som därefter omlastas för att gemensamt köras ut med andra varor som ska till samma geografiska område i staden.
Off peak-transporter	Leverans av varor under tider då det kommunala vägnätet är mindre belastat. Det innebär inte automatiskt nattleveranser utan kan även ske sen kväll eller tidig morgon.
Uppställnings-plats	Område med plats för uppställning av tung lastbil och släp.
LTF	Utöver de regler som finns i trafikförordningen kan särskilda regler, lokala trafikföreskrifter, beslutas av kommun eller länsstyrelse. Lokala trafikföreskrifter kan avse hastighet, väjnings- eller stopplikt, förbud mot fordonstrafik, förbud att stanna eller parkera m.m.



# Mer information

- Leveranstrafik i Stockholm <http://www.stockholm.se/leveranstrafik>
- Vision 2030 <http://www.stockholm.se/OmStockholm/Vision-2030/>
- Promenadstaden <http://www.stockholm.se/oversiktsplan>
- Framkomlighetsstrategin <http://www.stockholm.se/trafiken>
- Stockholms miljöprogram 2013-2015  
<http://miljobarometern.stockholm.se/default.asp?mp=MP15>
- Färdplan för ett fossilfritt Stockholm 2050 <http://bygg.stockholm.se/Hallbar-stad/Klimat/Fardplan-2050/>
- Miljöfordon, lätta och tunga [www.miljofordon.se](http://www.miljofordon.se)
- Strategi för miljöfordon och förnybara drivmedel  
<http://www.stockholm.se/Fristaende-webbplatser/Fackforvaltningssajter/Miljoforvaltningen/Miljobilar/Nyheter-och-press/Nyheter-och-press/Nyheter/Strategi-for-miljofordon-och-fornybara-drivmedel/>
- Miljöbilar i Stockholm <http://www.stockholm.se/miljobilar>
- Projektet CleanTruck [www.stockholm.se/cleantruck](http://www.stockholm.se/cleantruck)
- Projektet FREVUE <http://frevue.eu/stockholm/>
- Trafiksäkerhetsprogrammet  
<http://www.stockholm.se/TrafikStadsplanering/Trafik-och-resor-/Trafiksakerhet-/Trafiksakerhetsprogrammet-/>
- Avfallsplan för Stockholm 2013-2016 <http://www.stockholm.se/ByggBo/Avfall-och-atervinning/Avfallsplan/>
- Stockholms stads cykelplan  
<http://www.stockholm.se/TrafikStadsplanering/Trafik-och-resor-/Cykla-och-ga/Cykelplan-/>
- Stockholms stads parkeringsplan för innerstaden  
[http://www.stockholm.se/TrafikStadsplanering/Parkering/Ny\\_parkeringsplan\\_2013/](http://www.stockholm.se/TrafikStadsplanering/Parkering/Ny_parkeringsplan_2013/)
- Tillstånd, förbud och avgifter för yrkestrafik  
<http://foretag.stockholm.se/Tillstand/Trafik/Yrkestrafik/>
- Norra Djurgårdsstadens bygglogistikcenter <http://www.ndslogistik.se/>