

**Handläggare**  
Monica Fredriksson  
Telefon: 08-508 09 032  
Leila Massih  
Telefon: 08-508 09 306**Till**  
Norrmalms stadsdelsnämnd

## **En strategisk inriktning för bättre leveranstrafik 2014-2017 – svar på remiss från trafikkontoret**

### **Förvaltningens förslag till beslut**

Remissen besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande.

Johanna Engman  
stadsdelsdirektörBritt Mattsson  
avdelningschef

### **Sammanfattning**

Trafikkontoret har remitterat ett förslag till strategisk inriktning för bättre leveranstrafik 2014-2017. Inriktningen är en del av stadens framkomlighetsstrategi.

Förvaltningen är i huvudsak positiv till förslaget. Genom effektivare leveranstrafik minskar buller och utsläpp samtidigt som framkomligheten förbättras för gång-, cykel- och kollektivtrafiken. Stadslivet gynnas och trafiksäkerheten ökar för de människor som vistas i gaturummet. För att värna boendemiljön för stadens invånare vill förvaltningen understryka betydelsen av att det ställs höga buller- och miljökrav på distributörer och fordon i samband med projektet att försöka tillåta leveranser under kvälls- och nattetid. Särskild fokus bör läggas på att förbättra leveranslogistiken och trafiksäkerheten i miljöer där barn och unga vistas.

Genom att försöka öppna kollektivtrafikkörfälten för godstrafik vissa tider eller skapa kombinerade kollektivtrafik- och godskörfält kan antalet köande lastbilar in och ut ur staden minska. Förvaltningen anser att möjligheterna för leveranser på vattnet bör utredas och att detta borde listas som en åtgärd i handlingsplanen.

## **Bakgrund**

Trafikkontoret har begärt yttrande från Norrmalms stadsdelsnämnd med anledning av ett förslag till strategisk inriktning för bättre leveranstrafik 2014-2017. Remissversionen sänds ut till berörda förvaltningar och bolag i Stockholms stad, övriga myndigheter och kommuner i Stockholms län, intresseorganisationer och samarbetsorgan samt till näringslivet. Trafikkontoret vill ha reflektioner och synpunkter på förslaget innehåll innan en slutlig version fastställs. Stadsdelsnämndens synpunkter ska vara trafikkontoret tillhanda senast den 9 juni 2014.

## **Ärendet**

Stadens godsrelaterade arbete fokuserar under perioden 2014-2017 framförallt på näringslivets transporter med lastbil centralt i Stockholm. Syftet med förslaget är att samlat presentera stadens gods- och citylogistiksatsningar under de kommande fyra åren, men också att få reaktioner och synpunkter på de åtgärder som ingår i handlingsplanen. Förutom generella synpunkter efterfrågar trafikkontoret kommentarer på ett flertal konkreta frågor. De för förvaltningen relevanta frågor, besvaras under rubriken Förvaltningens synpunkter.

En strategisk inriktning för bättre leveranstrafik 2014-2017 är en del av arbetet för ett Stockholm i världsklass. Förslaget baseras på de inriktningar staden har antagit, vilka ligger till grund för det framtida godsarbetet: Vision 2030, Promenadstaden, Framkomlighetsstrategin, olika inriktningsplaner samt stadens miljörelaterade strategier som berör gods- och citylogistikens miljöpåverkan.

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

Stockholm växer. Tidvis är det trångt på vägnätet och framkomligheten är nedsatt. Det behövs därför förändringar som möjliggör effektivare lösningar i det redan existerande transportsystemet. Godstransporterna, oavsett vilken fordonstyp de 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 godsleveranser. 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.

I Stockholm stads Framkomlighetsstrategi pekas näringslivets transporter ut som en av de prioriterade funktionerna i gaturummet. De har särskilda förutsättningar som inte fullt ut tas om hand i andra strategiska dokument. Därför finns behov av en strategisk inriktning för bättre leveranstrafik.

### Arbetet med gods ger många vinster

Det finns mycket att vinna på effektiva leveranser. I förslaget nämns bland annat en stadsmiljö där gator uppfattas som en tilltalande plats att vara på, samt kortare kötider och körsträckor i trafiken, vilket leder till minskat buller och utsläpp. Med godsleveranser 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. Dessutom kan effektiva leveranser underlätta medborgarnas vardag i form av förbättrad framkomlighet för andra kapacitetsstarka färdmedel som till exempel kollektivtrafiken.

### Dagens situation

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. 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. Under senare år syns en trend mot mindre transportfordon som levererar färre varor. Detta för att möta behovet av fler snabba ”just in time-leveranser”.

De som lämnar och hämtar varor i Stockholms stad har generellt en stressig arbetsmiljö. Under den sista milen av leveransen står ofta fordonet i kö. Det kan till exempel bero på att det kan vara svårt att ta sig fram och angöra på grund av låg höjd i lastfar (utrymme under mark som används för leverans av gods) eller olovlig parkering av personbilar, till exempel 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, vilket bidrar till ökad risk för parkeringsanmärkning

Även andra människor påverkas på olika sätt av leveranserna i staden och i Stockholm inträffar årligen ett antal kollisioner mellan leveransfordon och cyklisterna. Backning av leveransfordon på gångbana är också ett säkerhetsproblem, liksom fordon som inte står rätt parkerade och därmed hindrar räddningstjänstens behov av framkomliga gator.

### Förslag till mål för godstrafiken

Den strategiska inriktningen anger fyra övergripande mål för att styra arbetet med godstrafiken.

Mål 1 - Mer förutsägbara leveranser

Mål 2 - Underlätta angöring för leveransfordon

Mål 3 - Möjliggöra för säkrare, tystare och renare leveransfordon

Mål 4 - Öka gods- och citylogistiksamverkan mellan staden och andra aktörer

Till målen hör en handlingsplan med föreslagna åtgärder som under 2014-2017 ska bidra till att uppfylla målen. En fördjupad beskrivning av de föreslagna åtgärderna finns i bilaga 2.

Åtgärd	Mål 1	Mål 2	Mål 3	Mål 4
a) Genomföra ett samlastningsprojekt	X	X	X	X
b) Genomföra ett off-peakprojekt <sup>1</sup>	X	X	X	X
c) Undersöka möjlighet till gods i kollektivtrafikkörfält	X		X	X
d) införa fler lastplatser för tunga fordon och riktad övervakning		X		X
e) se över uppställningsplatser i ytterstaden		X		X
f) genomföra ett teknikprojekt med lastplatssensorer	X	X		X
g) samla in data	X	X	X	X
h) analysera godsperspektivet regionalt	X	X	X	X
i) bilda externt och internt nätverk	X	X	X	X

### Ärendets beredning

Ärendet har beretts av parkmiljöavdelningen norra innerstaden.

### Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen är i huvudsak positiv till förslaget, som stödjer målen i bland annat Vision 2030, Promenadstaden – översiktsplan för Stockholm, Stockholms miljöprogram 2012-2015 och

<sup>1</sup> Innebär att försöka tillåta leveranser kvälls- och nattetid.

Framkomlighetsstrategin. Enligt förvaltningen kopplas strategin på ett tydligt sätt ihop med övriga inriktningar och mål som staden tagit fram. Genom effektivare leveranstrafik minskar buller och utsläpp samtidigt som framkomligheten förbättras för gångtrafikanter och kollektivtrafiken. Dessutom gynnas stadsmiljön och stadslivet av att godstrafiken effektiviseras. Staden blir en mer tilltalande plats att vara på och trafiksäkerheten ökar för de människor som vistas i gaturummet.

Förvaltningen har nedan skapat rubriker som samlat svarar på de, för oss relevanta, frågor som ställs i förslaget.

### Fokus, syfte och mål

Förvaltningen anser att det är bra att fokus läggs på näringslivets transporter i centrala Stockholm, men vill ändå påpeka att det är viktigt att strategin tar all leveranstrafik i beaktande samt har ett regionalt perspektiv. Förslaget presenterar relevanta mål, men för att strategin ska vara ett användbart verktyg bör det tydligt framgå vilka målkonflikter som kan uppstå och hur staden ska prioritera i vissa lägen. Förvaltningen anser till exempel att målet som öppnar upp för att möjliggöra leveranser under fler av dygnets timmar, kan hamna i konflikt med bland annat Stockholms översiktsplan där det anges att City ska utvecklas med fler bostäder. Målet om att möjliggöra säkrare, tystare och renare leveranser måste uppnås för att staden ska vara attraktiv att bo och leva i.

Vidare anser förvaltningen att det är viktigt att det tas fram indikatorer som gör att målen går att mäta, vilket enligt förslaget ska tas fram under remisshanteringen.

### Dagens situation och datainsamling

I förslaget anges att strategin framförallt inriktar sig på näringslivets transporter. För att förstå dagens situation är det även av vikt att beakta till exempel de verksamheter som ligger inom stadsdelsnämndens ansvarsområde, det vill säga offentlig service samt parkskötsel. Bland annat levereras matvaror till förskolor och äldreboenden och parkentreprenaden har leveranser av byggmaterial, växter, lekredskap, grus och sand med mera. I samband med kartläggningen av dagens situation är det viktigt att ha ett barnperspektiv. Särskilda resurser bör läggas på att förbättra leveranslogistiken och trafiksäkerheten i miljöer där barn och unga vistas. Även äldre och funktionshindrade kan känna sig särskilt utsatta i miljöer med tunga fordon, vilket bör tas i beaktande i planeringen av förbättrad leveranstrafik.

### Godshandlingsplan och åtgärdsförslag

Enligt förvaltningen är det bra att strategin innehåller en översiktlig handlingsplan där konkreta åtgärder presenteras. Generellt anser förvaltningen att åtgärds- och handlingsplaner bör samordnas med stadens förvaltningar och nämnder samt med de stadsutvecklingsprojekt som pågår. Vidare behöver handlingsplanen bli tydligare med tidplaner och ansvarsfördelning.

Förvaltningen är positiv till att staden avser att genomföra ett samlastningsprojekt. Med en samlastningscentral, där varumottagningen är bemannad, kan distributörer lämna av gods som därefter omlastas till elfordon för att gemensamt köras ut med andra varor som ska till samma geografiska område i staden. Vidare är förvaltningen positiv till flexibel användning av kollektivtrafikkörfälten. Genom att öppna kollektivtrafikkörfälten för godstrafik vissa tider eller skapa kombinerade kollektivtrafik- och godskörfält kan antalet köande lastbilar in och ut ur staden minska.

För att värna boendemiljön för stadens invånare vill förvaltningen understryka betydelsen av att det inom projektet med att försöka tillåta leveranser under kvälls- och nattetid, ställs höga buller- och miljökrav på distributörer och fordon.

Den sista åtgärden som föreslås är att det ska bildas ett externt och internt godsnätverk för att samverka för en mer effektiv godsdistribution. Förvaltningen vill betona betydelsen av att hantera frågor kring godstransporter i ett tidigt skede av alla stadsutvecklingsprojekt. Norra Djurgårdsstadens logistikcenter för byggtransporter är ett exempel på detta.

Avslutningsvis anser förvaltningen att möjligheterna för leveranser på vattnet bör utredas och att detta borde listas som en åtgärd i handlingsplanen.

### **Bilagor**

1. Förslag till strategisk inriktning för bättre leveranstrafik 2014-2017.
2. Förslag till godshandlingsplan 2014-2017