

Förslag till

En strategisk inriktning för bättre leveranstrafik

2014-2017

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

Remissversion mars 2014



En strategisk inriktning för bättre leveranstrafik 2014-2017 är en del av arbetet för ett Stockholm i världsklass. Förslagets mål baseras på den inriktning 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 stamnät, 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?

Förslagets syfte och genomförande

Leveranserna idag

Staden ger förutsättningar

Definitioner

Mer information

Bilaga 1 Godshandlingsplan 2014-2017

Förord

Det här är en remissversion av en strategisk inriktning för bättre leveranstrafik 2014-2017. Denna version ger förslag på inriktning och åtgärder, men är inte färdigställd eller politiskt antagen. Arbetet med gods och citylogistik är beroende av acceptans och medverkan från många aktörer, och staden vill ha reflektioner och synpunkter på förslagets innehåll innan den fastställs. Ett antal frågor ställs genomgående i texten till dig som läsare – Stockholms stad är särskilt intresserad av att ta del av dina kommentarer till dessa.

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.

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.

Varför en strategisk inriktning för bättre leveranstrafik?

Näringslivets transporter pekas ut i framkomlighetsstrategin 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.

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. Gods- och citylogistik är ett av dessa områden och färdigställande av en strategisk inriktning för bättre leveranstrafik är ett av uppdragen i stadens budget 2014.

Förslagets syfte och genomförande

Syfte

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

Syftet med förslaget är att samlat presentera stadens gods- och citylogistiksatsningar 2014-2017, men också få reaktioner och synpunkter på de åtgärder som ingår i handlingsplanen från de aktörer som berörs. Förslaget kommer inte att göra gods- och citylogistiksituationen problemfri, men med den som utgångspunkt hoppas staden att tillsammans med andra aktörer hitta lösningar som kan bidra till ett effektivare transportsystem.

Vad tycker du om fokus och syfte?

Nyckelfaktorer för genomförande

Staden anser att samverkan, insamling av information och genomförande av konkreta pilotprojekt är de mest framgångsrika tillvägagångssätten för ett långsiktigt lyckat gods- och citylogistikarbete. Med dessa tillvägagångssätt kommer handlingsplanens åtgärder att genomföras.

Leveranserna idag

Arbetet med gods 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

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. 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 stölder 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.

Stämmer bilden som presenteras? Vill du lägga till eller ta bort något?

Datainsamling

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

Det finns dock behov av mer kvantitativ godsrelaterad data 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.

Vilka data kan du som aktör bidra med och vilka data skulle du vilja se?

Förslag till mål för godstrafiken

Den strategisk inriktning anger fyra övergripande mål för att styra arbetet med godstrafiken. Handlingsplanen (bilaga 1) innehåller åtgärder som under 2014-2017 ska bidra till att uppfylla målen.

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 säkrare, tystare och renare leveransfordon

Genom att ställa krav på säkra, tysta och rena lastbilar under vissa tider och på vissa platser 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 grönare fordonsflotta.

Mål 4 Öka gods- och citylogistiksamverkan 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 tycker du om målen? Har du förslag på andra mål?

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

Vem har ansvaret?

Stockholms stad och näringslivet gemensamt.

Indikatorer som kan mäta resultatet tas fram under remisshanteringen av förslaget. Dessa ska vara konkreta och möjliga att följa upp. Exempel kan vara att räkna på X antal procent av förare som anser att angöring fungerar väl eller X antal procent företagare som upplever att stadens arbete med godsfrågor tillgodoser deras behov.

Har du förslag på indikatorer att mäta?

Staden ger förutsättningar

Stadens godsarbete

Sedan 2012 har Stockholms stad tagit ett helhetsgrepp inom gods- och citylogistikområdet. Godset som kapacitetsstarkt färdmedel har fått allt större utrymme i stadens arbete. Dock har det i Stockholm under lång tid arbetats med godstrafiken. Leveranser tillåtna inom vissa tider 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 godsarbetet.

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 godsleveranser, näringslivets transporter 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.

Staden kan inte enbart själv skapa förutsättningar för effektiva godsflöden och citylogistik. Det finns andra berörda parter i logistikkedjan som också måste bidra. 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.

Finns det behov av konkreta regleringsförändringar?

Resurser

Staden tar gärna en samordnande roll och lotsfunktion i gods- och citylogistikrelaterade projekt tillsammans med 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.

På vilket sätt kan din organisation bidra?

Definitioner

Näringslivets transporter	Lätta och tunga lastbilar under och över 3,5 tons bruttovikt vars huvudsyfte är transport av varor.
Citylogistik	Gods- och varuförsörjningen 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 leverans av gods. 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

- 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=MPI5>
- Färdplan för ett fossilfritt Stockholm 2050 <http://bygg.stockholm.se/Hallbar-stad/Klimat/Fardplan-2050/>
- Miljöfordon, lätta och tunga 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
- 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/
- Tillstånd, förbud och avgifter för yrkestrafik
<http://foretag.stockholm.se/Tillstand/Trafik/Yrkestrafik/>
- Norra Djurgårdsstadens bygglogistikcenter <http://www.ndslogistik.se/>

Bilaga 1 Förslag till godshandlingsplan 2014-2017

I denna bilaga till förslag till en strategisk inriktning för bättre leveranstrafik 2014-2017 sammanfattas de gods- och citylogistikrelaterade målen och de konkreta åtgärderna presenteras. De insatser som genomförs kommer att följas upp i form av mätningar och utvärderingar. Stort fokus ligger på konkreta resultat och hur de projekt som är framgångsrika kan tas vidare. Nedan sammanfattas kort förslagets mål och de nio åtgärderna.

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 säkrare, tystare och renare leveransfordon
	Genom att ställa krav på säkra, tysta och rena lastbilar under vissa tider och på vissa platser 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 grönare fordonsflotta.
Mål 4	Öka gods- och citylogistiksamverkan 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.

ÅTGÄRD	MÅL 1	MÅL 2	MÅL 3	MÅL 4
a) Genomföra ett samlastningsprojekt	X	X	X	X
b) Genomföra ett off peak-projekt	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 godsnätverk	X	X	X	X

Fördjupad beskrivning av förslag på åtgärder

Vad tycker du om åtgärderna? Vilka är viktigast - hur bör de prioriteras? Borde något tas bort eller läggas till? Var kan du hjälpa till i genomförande?

a) Genomföra ett samlastningsprojekt

Leveranser centralt i staden sker idag i (o)bemannade far eller längs med gatan utanför butiker, restauranger och kontor. 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. Föraren lämnar alla varor samtidigt i mottagningen och behöver därför inte stanna vid varje enskild butik. Med denna lösning hoppas staden förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet. Tillsammans med fastighetsägare, hyresgäster, distributörer, akademi och varumottagsoperatör vill staden genomföra ett pilotprojekt.

b) Genomföra ett off peak-projekt

Genom att på försök tillåta leveranser under kvälls- och natttid, då framkomligheten är bättre, kan fler av dygnets timmar utnyttjas till varudistribution. Detta förutsätter att boende inte störs och höga bullerkrav kommer att ställas på distributör och fordon. Förhoppningen är att minska antalet leveranser till specifika verksamheter som idag får många varusändningar dagtid. Staden hoppas att möjlighet till nattdistribution ger ökad framkomlighet och effektivitet under dagtid och bättre fordonsutnyttjande som kan stödja utvecklingen mot grönare distributionsfordon. Tillsammans med varuägare, akademi och förare vill staden genomföra ett pilotprojekt.

c) Undersöka möjlighet till gods i kollektivtrafikkörfält

Många lastbilar köar idag för att komma in och ut ur staden under vissa tider på dygnet. Staden vill tillsammans med trafikförvaltningen och förare undersöka om det går att öppna upp kollektivtrafikkörfält eller skapa nya kombinerade kollektivtrafik- och godskörfält på någon av stadens in- och utfartsleder.

d) Införa fler lastplatser för tunga fordon och riktad övervakning

Med lastplatser reserverade för tunga fordon kan övervakningen effektiviseras eftersom personbilar inte har tillåtelse att stå på dessa platser och kan ges parkeringsanmärkning omgående. Förhoppningen är att denna reglering ska möjliggöra effektivare angöring och leverans. Staden kommer tillsammans med parkeringsvakter och förare identifiera lastplatser för detta ändamål.

e) Se över uppställningsplatser i ytterstaden

Förare uttrycker att det behövs platser där tunga fordon och släp kan ställas av i ytterstaden. Staden vill tillsammans med förare och polis skapa sig en bild av situationen genom att se över de befintliga platserna.

f) Genomföra ett teknikprojekt med lastplatssensorer

Staden vill undersöka möjligheten att genomföra ett pilotprojekt med sensorer som ska användas för att informera förare om en lastplats för tunga fordon är ledig eller inte. Detta för att begränsa körsträcka och körtid. Staden vill tillsammans med sensorutvecklare, förare och akademi undersöka om denna lösning kan leda till ett tidsbokningssystem som möjliggör reservation av tunga lastplatser för förare.

g) Samla in data

Trots att staden redan deltagit i och initierat godsrelaterade utredningar och enkäter finns behov av att veta mer om leveranserna på stadens och regionens gator och vägar. Både inom området framkomlighet (möjligheten att nå leveransadress) och tillgänglighet (möjligheten att stanna för att lasta och lossa varor) behövs mer information. Ett mer kvalificerat underlag som kan bidra till beslut om vilken inriktning stadens gods- och citylogistikarbete bör ta på längre sikt men också för att identifiera vilka konkreta åtgärder som bör genomföras i närtid för effektivare leveranser behövs. Tillsammans med aktörer på både regional och lokal nivå vill staden samarbeta för mer informationsunderlag.

h) Analysera godsperspektivet regionalt

Stockholms stads gator och vägar är ofta den sista delen av en logistikkedjas sträcka. Hur godsflödena kan effektiviseras utanför de centrala delarna av staden (både inom staden, men också i kranskommunerna) är av stor vikt. Förhoppningen är att skapa en långsiktig

framtidsvision kring stadens gods- och citylogistikarbete tillsammans med berörda aktörer där närliggande hamnar, flygplatser, järnvägsförbindelser och terminallokaliseringar ingår. Tillsammans med näringsliv, andra kommuner/myndigheter vill staden analysera godsperspektivet regionalt.

i) Bilda externt och internt godsnätverk

Staden deltar idag i ett flertal externa nätverk, men vill själv aktivt verka för att olika aktörer i logistikkedjan samverkar för en mer effektiv godsdistribution. Redan under 2013 påbörjades detta arbete i form av en workshop för olika aktörer. Under remisstiden av strategisk inriktning för bättre leveranstrafik tar staden detta arbete vidare och vill ha förslag på aktörer som bör ingå i ett framtida godsnätverk som arrangeras av Stockholms stad.

Vad tycker du borde vara det externa godsnätverkets fokus?

Vill du delta?

Med mer kunskap inom stadens förvaltningar kring godsleveransernas och citylogistikens förutsättningar skulle möjligheten öka att ta hänsyn till godset i både i nybyggnads- och ombyggnadsprojekt. Här ingår även godsets samverkan med andra trafikslag och godsets del i stadens trafiksäkerhetsarbete. Godset ska precis som kollektivtrafik, cykel och gång hanteras som ett kapacitetsstarkt färdmedel och behandlas utifrån sitt särskilda behov. Som en del av det interna arbetet ovan kommer staden att starta ett internt godsnätverk där olika förvaltningar finns representerade. Förslag på fokusfrågor att diskutera är:

- Möjlighet att se över leveranser av stadens egna varor.
- Sammanställning och eventuella förslag på vilka av de lokala trafikföreskrifterna som kan vara i behov av ändring för att bättre svara upp mot näringslivets behov samt minimera godstransporternas påverkan på andra trafikanters tillgänglighet och medborgare i allmänhet.
- Översyn av det kommunala vägnätets bärighet i kombination med längd- och viktrestriktioner för att om möjligt underlätta för effektivare godsdistribution av framförallt lågvärdigt gods.
- Tydligare kommunicera godsarbetet externt och internt för att hitta fler projektpartners och öka möjligheterna till erfarenhetsutbyte och kunskapsinsamling.