

Handläggare
Märta Brolinson
08-508 260 93**Till**
Trafiknämnden
2014-08-28

Strategisk inriktning för bättre leveranstrafik 2014-2017. Inriktningsplan inom ramen för framkomlighetsstrategin.

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner det reviderade förslaget till strategisk inriktning för bättre leveranstrafik 2014-2017.

Fredrik Alfredsson
Tf. FörvaltningschefMattias Lundberg
Avdelningschef

Sammanfattning

Detta tjänsteutlåtande redovisar remissresultatet och presenterar en slutversion av en *Strategisk inriktning för bättre leveranstrafik 2014-2017* (bilaga 1).

Inriktningen är en av *Framkomlighetsstrategins* inriktningsplaner och behandlar konkreta åtgärder för näringslivets godstransporter på lastbil centralt i staden.

Den har beretts av trafikplaneringsavdelningen och remitterades i mars 2014 till 127 instanser. Inriktningen består, efter ett antal ändringar i den ursprungliga remissversionen, fortsatt av nio åtgärder som ska uppfylla fyra mål. Dock har åtgärderna omarbetats och mätbara indikatorer samt tidplan har lagts till.

Det har inkommit 58 remissvar och de är alla positiva till inriktningen som helhet. Trafikkontoret uppskattar och gläds åt det

Trafikkontoret
TrafikplaneringFleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 260 93
Växel 08-508 272 00
marta.brolinson@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

engagemang instanserna visat och ser i den information som inkommit ett stort värde för det fortsatta arbetet.

Många instanser håller med om den bild som har beskrivits av dagens leveranssituation och synpunkterna handlar i huvudsak om tveksamhet till gods i kollektivtrafikfält, efterfrågan av tydligare mål, ansvarsfördelning och tidplan, större fokus på staden som helhet, miljö och CO₂-utsläpp, längre tidsperspektiv, ökad regional inriktning samt mer tyngd på utvärdering av reglering och bärighetsklassning.

Bakgrund

Inriktningen är en av Framkomlighetsstrategins inriktningsplaner, som i sin tur tar sin utgångspunkt i *Vision 2013* och *Promenadstaden*. Framkomlighetsstrategin prioriterar de kapacitetsstarka färdmedlen och här ingår effektiva leveranser. Inriktningen behandlar mål, åtgärder och samarbetsformer för en effektivare gods- och citylogistik i staden med fokus på näringslivets transporter med lastbil i de centrala delarna av staden.

Ärendets beredning

Inriktningen har beretts av trafikplaneringsavdelningen. Synpunkter på dagens leveranssituation och förbättringsmöjligheter har samlats in från näringsliv, myndigheter, akademi, internt inom kontoret samt stadens egna förvaltningar och bolag sedan det bredare arbetet med gods- och citylogistik började hösten 2012. Planen har också varit ute på bred remiss.

Remissen

Inriktningen skickades efter beslut i Trafik- och renhållningsnämnden den 20 mars 2014 på remiss under drygt elva veckor mellan 20 mars och 9 juni. En sammanställning av remissprocessen och inkomna synpunkter redovisas i bilaga 3. Sändlista för remissen redovisas i bilaga 4.

Inriktningen remitterades till 127 remissinstanser, inklusive flera av stadens förvaltningskontor och bolag, samtliga kommuner i Stockholms län, regionala myndigheter samt intresseorganisationer, samverkansorgan och delar av näringslivet. Den gick även till Sveriges Pensionärsförbund som inte ursprungligen fanns med i listan.

Som en del av remissprocessen genomfördes den 1 april 2014 en extern remisskonferens där aktörer bjöds in för att få en presentation

av planen, men också för att ges möjlighet att bidra med synpunkter.

Alla svarande instanser ställer sig positiva till inriktningen som helhet. Flera håller med om den situationsbild som beskrivs och har kommit med förslag på konkreta åtgärder och indikatorer.

Vissa instanser saknar åtgärder riktade mot sophämtning, stadens egna transporter och leveranser av tjänster som hantverkare och servicepersonal. I övriga synpunkter ingår vikten av att utvärdera existerande regleringar, minimera och mäta CO₂-utsläpp och att inkludera ytterstaden, farligt gods samt leveranser på vatten.

Det efterfrågas även ett tydligare och längre tidsperspektiv för inriktningen, utpekade områden för varuförsörjning till staden, ett bredare regionalt perspektiv och att hänsyn ska tas till barns och äldres situation relaterat till leveranstrafik.

Vissa instanser anser även att målen kan vara tydligare och att det finns konflikter mellan de mål som tagits fram. Prioriteringar förväntades göras mellan olika trafikslag och i gaturummet.

Vidare finns önskemål om en ökad kontroll av felparkerade bilar och att personbilstrafiken regleras till fördel för leveranstrafiken. Gods i kollektivtrafikkörfält har också kommenterats där ett flertal instanser är tveksamma och anser att en utvärdering är nödvändig innan genomförande. Däremot anser instanserna att idén skulle kunna bli aktuell om det ställs specifika krav på fordonet gällande utsläpp och fyllnadsgrad.

Trafikkontorets synpunkter

Trafikkontoret har sammanställt och analyserat de olika remissvaren vilket har lett till ett antal ändringar i slutversionen av inriktningen. Fokus är fortsatt konkreta och genomförbara projekt som kan förbättra och effektivisera leveranstrafiken fram till och med 2017. Detta utesluter inte att resurser parallellt och kontinuerligt läggs på det regionala perspektivet och godsets påverkan på miljön. Regional utveckling, kommunala transporter och farligt gods kommer att lyftas i de olika nätverken och ett av huvudmålen i inriktningen har tilldelats en indikator med inriktning på CO₂-utsläpp. Projekten som genomförs i handlingsplanen kommer att följas upp och här ingår dessutom utvärdering av transporteffektivitet inklusive utsläppsbesparingar. Kontorets förslag till ändringar och tillägg presenteras nedan.

Målen

Mål 3 har via remissynpunkter ändrats till ”Möjliggöra för fler miljöfordon”

Mål 4 har via remissynpunkter ändrats till ”Öka leveranstrafiksamverkan mellan staden och andra aktörer”

Tidplan

En tidplan för start av de olika åtgärderna har införts i handlingsplanen (bilaga 2). Insatserna påbörjas från år 2014 till och med år 2016.

Mätbara indikatorer

Mätbara indikatorer har lagts till under varje mål i handlingsplanen för att göra målen tydligare.

Sammanslagning och tillägg av åtgärder

Ett antal åtgärder har gjorts om i handlingsplanen. Tidigare i) bilda externt och internt nätverk har delats upp. Bilda externt nätverk har slagits samman med de tidigare åtgärderna g) samla in data och h) analysera godsperspektivet regionalt och kallas nu för ”*Driva godsnätverk*”. Detta för att insamling av data och regional analys tillsammans med genomförande av konkreta projekt är självklara inslag i denna typ av forum. Det interna nätverket har lyfts till en egen åtgärd och heter i) ”*Synliggöra leveranstrafikens behov i interna projekt*” där ett internt nätverk ingår som en del av stadens interna arbete med leveranstrafiken. Förhoppningen är att ett synliggörande bidrar till att näringslivets transporter i högre grad prioriteras, både i nybyggnads- och ombyggnadsprojekt. Flera remissinstanser har uttryckt önskemål om att se över stadens befintliga regleringar för leveranstrafiken. För att tydliggöra detta har kontoret därför lyft denna punkt till en egen åtgärd g) ”*Utvärdera befintliga regleringar för leveranstrafiken*”, vilken tidigare ingick under rubriken ”*Bilda externt och internt godsnätverk*”.

Definitioner

”Leveranstrafik” används genomgående i inriktningen och handlingsplanen. Detta för att tydliggöra terminologin. Tidigare användes citylogistik, godstrafik, gods, gods- och citylogistik, godsarbete.

Sammanfattning åtgärdsändringar i handlingsplanen (bilaga 2).

MÅL	ÅTGÄRDER I REMISSUNDERLAGET	ÅTGÄRDER I INRIKTNINGENS SLUTVERSION
1. Mer förutsägbara leveranstider 2. Underlätta angöring för leveransfordon 3. *Möjliggöra för fler miljöfordon 4. *Öka leveranstrafiksamverkan mellan staden och andra aktörer *Ändrade formuleringar	a) Genomföra ett samlastningsprojekt b) Genomföra ett off peak-projekt c) Undersöka möjlighet till gods i kollektivtrafikkörfält d) Införa fler lastplatser för tunga fordon och riktad övervakning e) Se över uppställningsplatser i ytterstaden f) Genomföra ett teknikprojekt med lastplatssensorer g) <i>Samla in data</i> h) <i>Analysera godsperspektivet regionalt</i> i) <i>Bilda externt och internt nätverk</i>	a) Genomföra ett samlastningsprojekt b) Genomföra ett off peak-projekt c) Undersöka möjlighet till gods i kollektivtrafikkörfält d) Införa fler lastplatser för tunga fordon och riktad övervakning e) Se över uppställningsplatser i ytterstaden f) Genomföra ett teknikprojekt med lastplatssensorer g) <i>Utvärdera befintliga regleringar för leveranstrafiken</i> h) <i>Driva godsnätverk</i> i) <i>Synliggöra leveranstrafikens behov internt</i>

Konsekvenser

Resultatet av att uppfylla handlingsplanens åtgärder är ett Stockholm där fler människor och mer gods kan röra sig och stadens gator uppfattas som en attraktiv plats att vistas på. Åtgärderna bidrar konkret till effektivare leveranser i en trafik- och arbetsmiljö som upplevs tillfredsställande av både näringsliv och medborgare. Förhoppningen är att åtgärderna också ska leda till ett mer utvecklat systemperspektiv som sträcker sig utanför stadens gränser och långsiktigt bidrar till ett förbättringsarbete för leveranssituationen både lokalt och regionalt.

Trafikkontorets förslag

Trafiknämnden godkänner det reviderade förslaget till strategisk inriktning för bättre leveranstrafik 2014-2017.

Slut

Bilagor

1. Strategisk inriktning för bättre leveranstrafik 2014-2017
2. Bilaga 1 Godshandlingsplan 2014-2017
3. Rapport om remiss av Strategisk inriktning för bättre leveranstrafik
4. Sändlista för remiss av förslag till Strategisk inriktning för bättre leveranstrafik 2014-2017