



**Trafikkontoret**  
Trafikplanering

PM  
Dnr T2014-00277  
Sida 1 (24)  
2014-06-27

**Handläggare**  
Märta Brolinson  
08-508 260 93

## **Strategisk inriktning för bättre leveranstrafik 2014-2017 - redovisning av remiss**

## Inledning

Trafik- och renhållningsnämnden antog den 23 augusti 2012 en Framkomlighetsstrategi för Stockholms stad. Den 20 mars 2014 godkände Trafik- och renhållningsnämnden förslaget till strategisk inriktning för bättre leveranstrafik 2014-2017 och gav trafikkontoret i uppdrag att skicka förslaget på remiss som en av inriktningsplanerna under Framkomlighetsstrategin.

De 57 remissinstanser som valt att besvara remissen finns representerade i tabellen nedan.

| Stadens förvaltningar och bolag   | Myndigheter och kommuner i Stockholms län  |
|---|--|
| <b>Bromma stadsdelsnämnd</b><br><b>Enskede-Farsta-Vantörs stadsdelsnämnd</b><br><b>Exploateringsnämnden</b><br><b>Farsta Stadsdelsförvaltning</b><br><b>Fastighetskontoret</b><br><b>Hägersten-Liljeholmens stadsdelsförvaltning</b><br><b>Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltning</b><br><b>Kungsholmens stadsdelsförvaltning</b><br><b>Miljö- och Hälsoskyddsnämnden</b><br><b>Normalms stadsdelsnämnd</b><br><b>Skarpnäcks stadsdelsförvaltning</b><br>Skärholmens stadsdelsnämnd<br><b>Spånga-Tensta stadsdelsnämnd</b><br><b>Stadsbyggnadskontoret</b><br>Stockholm Parkering<br><b>Stockholm Business Region</b><br>Stockholms Hamnar<br><b>Södermalms stadsdelsförvaltning</b><br><b>Älvsjö Stadsdelsnämnd</b><br><b>Östermalms stadsdelsnämnd</b> | Danderyd Kommun<br><b>Haninge kommun</b><br><b>Lidingö stad</b><br><b>Länsstyrelsen i Stockholms län</b><br><b>Nynäshamns kommun</b><br><b>Sigtuna kommun</b><br><b>Solna stad</b><br><b>Stockholms läns landsting</b><br><b>Storstockholms Brandförsvar (SSBF)</b><br><b>Sundbybergs stad</b><br><b>Trafikverket</b><br><b>Upplands-Bro kommun</b><br>VINNOVA<br><b>Österåkers kommun</b> |
| Intresseorganisationer och samarbetsorgan   | Näringslivet   |
| <i>Bromma-Ulvsunda företagsgrupp</i><br><b>Cykelfrämjandets Storstockholmskrets</b><br><i>Farsta Företagsgrupp</i><br><b>Fastighetsägarna Stockholm</b><br><i>Företagsgrupperna Stockholm</i><br><i>Lunda företagsgrupp</i><br><b>Motormännen</b><br><i>Norra Djurgårdsstadens företagsgrupp</i><br><i>Samarbetsnämnden i Årsta partihallar</i><br><i>Skarpnäcks företagsgrupp</i><br><b>Stockholms Handelskammare</b><br><b>Stockholms nyttotrafikkommitté</b><br>Sveriges Kommuner och Landsting<br><b>Sveriges Åkeriföretag (ABC)</b><br><i>Sätra Segeltorps företagsgrupp</i><br><b>Transportgruppen</b><br><i>Vinsta företagsgrupp</i>   | <b>DHL</b><br><b>Familjebostäder</b><br><b>Jernhusen</b><br><b>Martin och Servera</b><br>Stockholmshem<br><b>Svenska Bostäder</b>  |

\* De fetstilta instanserna fanns med på den ursprungliga listan för remissinstanser. De kursiverade remissinstanserna fanns inte med på den ursprungliga listan av remissinstanser och de remissinstanser som presenteras i neutralstil har valt att inte kommentera remissen.

## Sammanställning av synpunkter

Nedan sammanställs och besvaras de remissynpunkter som inkommit. Dispositionen följer rubrikerna i förslaget till inriktning.

### Allmänna kommentarer och förord

| Instans                       | Yttrande  | Svar  |
|-------------------------------|---|---|
| Stockholm Business Region     | Vill att organisationsformen "bolag" läggs till där stadens förvaltningar nämns.  | Inriktningen har uppdaterats enligt förslag.  |
| Miljö- och hälsoskyddsnämnden | Föreslår att godstrafik används istället för blandade begrepp som leveranstrafik, godstrafik, distributionstrafik samt gods- och citylogistik.                                | Inriktningen har uppdaterats med begreppet leveranstrafik.  |
| Miljö- och hälsoskyddsnämnden | I dokumentet används begreppen rena och gröna fordon. Miljöfordon eller miljölastbilar är bättre begrepp.   | Inriktningen har uppdaterats enligt förslag.  |
| Exploateringsnämnden          | Det saknas tydliga definitioner om vad som avses med begreppen leveranstrafik och godstrafik.   | Inriktningen har uppdaterats och innehåller enbart begreppet leveranstrafik vilket beskrivs under avsnittet definitioner.                   |
| Stadsbyggnadskontoret         | Kopplingen mellan strategi och handlingsplan kan förstärkas genom att handlingsplanen blir tydligare integrerad med strategin.  | Handlingsplanen har lagts som bilaga för att den enkelt ska kunna uppdateras utan att ändringar ska behöva göras i inriktningens huvudtext. |
| Stockholm Business Region     | Det borde redan under rubriken "En växande stad" framgå att dessa funktioner ska vara hållbara och ingå som en strategiskt viktig och nödvändig del av stadens infrastruktur. | Trafikkontoret anser att detta framgår redan av den existerande formuleringen.  |

### Förslagets syfte och genomförande

| Instans   | Yttrande  | Svar  |
|---|---|---|
| Skärholmens stadsdelsnämnd<br>Farsta stadsdelsförvaltning<br>Enskede-Farsta-Vantörs stadsdelsnämnd<br>Upplands-Bro kommun Kungsholmens stadsdelsnämnd<br>Norrmalms stadsdelsnämnd<br>Östermalms stadsdelsnämnd<br>Stockholms läns landsting<br>Hägerstens-Liljeholmens stadsdelsnämnd<br>Södermalms stadsdelsförvaltning<br>Jernhusen | Staden bör ta ett samlat grepp om hela godstransportfrågan, för att kunna göra avvägningar mellan transporter på järnväg, vatten och väg.                       | Inriktningen är en plan under Vision 2030 och Framkomlighetsstrategin som berör staden som helhet. Inriktningens fokus är konkreta, genomförbara projekt. Dock är inriktningen både en förutsättning och utgångspunkt för ett långsiktigt, regionalt och transportslagsövergripande perspektiv. En utvärdering av fortsatt tidsperspektiv kommer att göras vid en uppdatering av inriktningen 2017. |
| Solna stad  | Förslagen till förändringar bör analyseras i syfte att utreda påverkan på trafikflöden, emissioner m.m. i hela vägnätet både i Stockholm och i grannkommunerna. |   |
| Stockholms läns landsting   | I nulägesbeskrivningen bör det förtydligas att stadens gods- och logistiktransporter är en del i ett större omland.   |   |
| Jernhusen<br>Stockholms läns landsting (SLL)  | Förslaget borde anta ett längre tidsperspektiv. Att blicka bort mot 2030 är mer rimligt.  |   |

|  |   |  |
|--|---|--|
| Företagsgrupperna Stockholm Sättra<br>Segeltorps företagsgrupp<br>Skarpnäcks företagsgrupp<br>Bromma-Ulvsunda företagsgrupp<br>Lunda företagsgrupp<br>Vinsta företagsgrupp<br>Norra Djurgårdsstadens företagsgrupp<br>Farsta Företagsgrupp<br>Samarbetsnämnden i Årsta partihallar | Det långsiktiga syftet måste vara att göra leveranser av varor och tjänster så effektiva som möjligt med hänsyn tagen till miljö, tid, säkerhet och ekonomi.  |  |
| Miljö- och hälsoskyddsnämnden  | Syftet med själva framtagandet av planen bör framgå, exempelvis ge förutsättningar för en mer effektiv, säkrare och miljö- och hälsövänligare leveranstrafik i staden.  | Trafikkontoret anser att synpunkterna inryms i formuleringen ett effektivare transportsystem.  |
| SSBF   | Planen saknar förtydliganden kring hur olycksriskaspekter hanterats.  | Trafikkontoret tackar för synpunkterna och ser fram emot ett samarbete med SSBF kring olycksriskhanteringen inom berörda åtgärdsområden.   |
| Exploateringsnämnden   | En förhoppning är att strategin också kan bidra till bland annat riktlinjer i planeringsdirektiven för lastplatsens placering i bebyggelsen.  |  |
| Kungsholmens stadsdelsnämnd<br>Östermalms stadsdelsnämnd<br>Norrmalms stadsdelsnämnd   | Åtgärds- och handlingsplaner bör samordnas med stadens förvaltningar och nämnder samt med de stadsutvecklingsprojekt som pågår.   | Detta är viktigt och kommer att behandlas inom ramen åtgärd i) Synliggöra leveranstrafikens behov internt.   |
| Kungsholmens stadsdelsnämnd,<br>Östermalms stadsdelsnämnd,<br>Norrmalms stadsdelsnämnd   | Särskilda resurser bör läggas på att förbättra leveranslogistiken och trafiksäkerheten i miljöer där barn, unga, funktionsnedsatta och äldre vistas.  | Trafikkontoret hänvisar till pågående arbete med arbetsdokumentet "Plan för säkra skolvägar" men kommer även att lyfta frågan inom åtgärdsområde g) Utvärdera befintliga regleringar för leveranstrafiken h) Driva gods nätverk och i) Synliggöra leveranstrafikens behov internt. Vidare är ett av syftena med inriktningen att förbättra trafiksäkerheten generellt för olika trafikant-grupper. |
| Transportgruppen,<br>Stadsbyggnadskontoret, Sigtuna<br>Kommun, Stadsbyggnadskontoret   | Det är viktigt att gods- och logistikfrågorna hanteras i ett tidigt skede i stadsplaneringen samtidigt som lokaliseringen av exempelvis strategiska omlastningsterminaler i Stockholmsregionen bör ske i lägen som bidrar till en effektivare godstrafik. | Detta kommer att göras inom åtgärd i) Synliggöra leveranstrafikens behov internt. Ett annat arbete som pågår är SBRs "Företagsområden i världsklass" som hanterar strategiskt viktiga företagsområden i Stockholm.   |
| Företagsgrupperna Stockholm Sättra<br>Segeltorps företagsgrupp<br>Skarpnäcks företagsgrupp<br>Bromma-Ulvsunda företagsgrupp<br>Lunda företagsgrupp<br>Vinsta företagsgrupp<br>Norra Djurgårdsstadens företagsgrupp<br>Farsta Företagsgrupp<br>Samarbetsnämnden i Årsta partihallar | Leveranser av tjänster får inte glömmas bort. Hantverkare och servicepersonal har liknande behov som varuleveranser men kanske kräver längre parkeringstider.   | Trafikkontoret håller med och detta kommer att behandlas under åtgärd g) "Utvärdera befintliga regleringar för leveranstrafiken".  |

|   |  |  |
|---|--|--|
| Hägerstens-Liljeholmens stadsdelsnämnd<br>Farsta stadsdelsförvaltning<br>Miljö- och hälsoskyddsnämnden<br>Motormännen<br>Kungsholmens stadsdelsnämnd<br>Östermalms stadsdelsnämnd<br>Norrmalms stadsdelsnämnd | Saknar transporter och upphandling av transporter till stadens egna verksamheter.  | Detta kommer att ingå för diskussion i åtgärd i) "Synliggöra leveranstrafikens behov internt"  |
| Fastighetsägarna Stockholm  | Projekt kring smartare sophantering bör ingå för att uppnå minskad trafik nära fastigheter.  | Trafikkontoret hänvisar till Stockholms stads avfallsplan men ser gärna att frågan lyfts inom åtgärdsområde a) genomföra ett samlastningsprojekt h) driva gods nätverk och i) synliggöra leveranstrafikens behov internt.  |
| Fastighetsägarna Stockholm  | Efterfrågar projekt där antalet boendeparkeringar minskas dagtid för att ge plats till korttids-, cykel- och lastparkering.  | Förslaget är intressant och åtgärd g) "Utvärdera befintliga regleringar för leveranstrafiken" kommer att behandla detta.   |
| Enskede-Farsta-Vantörs stadsdelsnämnd   | Efterfrågar struktur för tankställen för vätgas i Stockholm till år 2020.  | Vätgas är en av flera möjliga lösningar för att reducera trafikutsläpp. Trafikkontoret kommer att lyfta frågan i åtgärdsområde h) Driva gods nätverk och i) Synliggöra leveranstrafikens behov internt.  |
| Miljö- och hälsoskyddsnämnden   | Det står lite om miljölastbilar och förnybara drivmedel. Detta ingår i mål 3 men någon åtgärd som kopplar till den delen av målet saknas. Miljölastbilsteknik kan ingå i åtgärdsområde 1 och 2, men det framgår inte tydligt. Det behövs ytterligare ett åtgärdsområde där miljöbilar demonstreras och detta kan projektledas av miljöförvaltningen. | Miljöfordon kommer att demonstreras inom åtgärd a) Genomföra ett samlastningsprojekt och b) Genomföra ett off peak-projekt. Inriktningen har nu en indikator under mål 3 "Ökning av antal miljöfordon som ingår i eller är en följd av projekt där staden medverkar". Miljölastbilsteknik ingår i åtgärd a och b. Trafikkontoret välkomnar projektinitiativ från Miljöförvaltningen. |
| Transportgruppen  | Det kan vara effektivt att ställa ökade miljökrav på de bilar som ska leverera till stadskärnan, en förutsättning är dock att kraven gäller samtliga aktörer så att inte konkurrensen snedvrids.   | Trafikkontoret instämmer. Det kommer att ställas miljökrav i inriktningens projekt och inser vikten av konkurrensneutralitet.  |
| VINNOVA, Stadsbyggnadskontoret  | Det är viktigt att samarbeta med andra aktörer såväl i Sverige som internationellt, både för att dra nytta av ny kunskap som tagits fram av andra samt för att generera och sprida kunskap till andra aktörer.   | Trafikkontoret instämmer och vikten av samarbete tas upp i inriktningen.   |
| Miljö- och hälsoskyddsnämnden   | Det finns potential att köra färre lastbilar i staden om större lastbilar tillåts. Ytterligare en åtgärd om översyn av längd- och vikt begränsningar borde läggas till.  | Trafikkontoret instämmer och har lyft detta till en egen åtgärd g) Utvärdera befintliga regleringar för leveranstrafiken.  |

|  |   |  |
|--|---|--|
| Kungsholmens stadsdelsnämnd<br>Östermalms stadsdelsnämnd | Handlingsplanen behöver bli tydligare med tidplaner och ansvarsfördelning.  |  |
| Jernhusen<br>Fastighetsägarna Stockholm                  | Det behövs en aktör som är ansvarig för att leda arbetet framåt. Stockholms stad ses som den naturliga ledaren och att branschens aktörer ska ställa upp på och delta i detta arbete.   | En tidplan har lagts till i handlingsplanen och i inriktningen nämns att staden tar en samordnande roll men behöver hjälp av andra aktörer i logistikkedjan.   |
| Exploateringsnämnden                                     | Vill att den strategiska inriktningen utvecklas gemensamt mellan kontoren för att tillsammans ta fram strategier och riktlinjer för hantering av gods- och leveranstrafik vid planering av exploateringsområden och under byggskeden.                                 | Detta kommer att lyftas inom åtgärd i) "Synliggöra leveranstrafikens behov internt" och inför en uppdatering av inriktningen 2017  |
| Sundbybergs stad   | Vill särskilt peka på vikten av att inte utföra åtgärder på bekostnad av gång-, cykel- och kollektivtrafiken.   | Inriktningen ligger under framkomlighetsstrategin som ger styrande principer för hur stadens vägar och gator ska användas. Bl.a. prioriteras gång-, cykel-, kollektivtrafik och leveranstrafiken.  |
| Stockholms läns landsting                                | Landstinget anser att godstransporternas befintliga utmaningar i relation till kollektivtrafiken och övriga delar av framkomlighetsstrategin bör tydliggöras.   | Vid trafikrelaterade åtgärder görs bedömning med stöd av strategin och prioriteringar görs i varje enskilt fall.   |
| Motormännen  | Effektiv transport till slutkund av tyngre kapitalvaror som inte kan transporteras genom gång, cykel, på bussen, tåget eller tunnelbanan saknas i förslaget.  |  |
| Transportgruppen   | En långsiktig miljöeffekt av bättre fungerande leveranstrafik i staden är om hemleveranserna sköts av transportföretagen, en slags kollektivtrafik för gods med stora miljövinster som följd. Detta förutsätter dock fungerande leveranstrafik även i bostadsområden. | Inriktningens fokus är framförallt leveranser med lastbil centralt i Stockholm. Dock är inriktningen både en förutsättning och utgångspunkt för stadens påbörjade och framtida insatser regionalt och här kan leveranser till slutkund ingå. |
| VINNOVA  | VINNOVA understryker att hela innovationskedjan är viktig att beakta för att nå framgång och det är särskilt viktigt att sprida information och resultat för att påverka andra aktörer.   | Trafikkontoret instämmer. Spridning av information och resultat ingår som en del av alla åtgärder.   |

## Leveranserna idag

| Instans                               | Yttrande  | Svar   |
|---------------------------------------|---|--|
| Enskede-Farsta-Vantörs stadsdelsnämnd | Det presenteras en rad påståenden som saknar källor och referenser. För en trovärdig analys av dagens situation krävs väl underbyggda fakta.  | Den leveranssituation som presenteras i inriktningen har utarbetats av staden i samråd med en mängd olika aktörer sedan satsningen började under hösten 2012. Trafikkontoret instämmer dock i att det krävs en utförligare beskrivning av dagens leveranssituation med hjälp av mer data. Detta ska bl.a.s ske genom åtgärder h) driva gods nätverk. |
| Stadsbyggnadskontoret                 | Ser gärna en utförligare beskrivning av dagens godstrafiksituation. Saknar en helhetsbild över transportarbetet i Stockholm. Textavsnittet kan med fördel kompletteras med uppgifter om statistik, körtider och resonemang om den tunga trafikens omfattning och miljöpåverkan. |  |
| Exploateringsnämnden                  | Förslaget behöver en djupare beskrivning kring de utmaningar som godstrafiken i Stockholm står inför. Dels kopplat till ökat bostadsbyggande men också resonemang kring e-handels betydelse.  |  |
| Miljö- och hälsoskyddsnämnden         | Beskrivningen av dagens situation är något obalanserad, eftersom det är mest dagens problem med leveranstrafik som redovisas. Förvaltningen föreslår att rubriken ändras till problembild.  |  |
| Jernhusen                             | Förutom vinster i form av minskat buller och minskade utsläpp bör även faktorer som minskad trängsel och färre trafikolyckor ges större tyngd.  |  |
| Stockholms Business Region            | I kapitlet "Arbetet med gods ger många vinster" borde det tydliggöras att det för samhället, dess invånare och företagare kostar tid, pengar eller miljö om inget görs i denna fråga.   |  |
| Miljö- och hälsoskyddsnämnden         | a) Det bör framgå att kortare körtid och körsträcka även bidrar till mindre klimatpåverkan.<br>b) Det kan även nämnas att cykeltrafiken gynnas av förbättrad framkomlighet vid effektivare leveranser.  |  |
| Exploateringsnämnden                  | Förslaget saknar en diskussion kring trafikens miljöaspekter så som buller och luftföroreningar.  |  |
| Transportgruppen                      | Den stora miljövinsten inom citylogistik är framförallt allt minska antalet bilar för att leverera i tid.   |  |

|                            |  |   |
|----------------------------|--|---|
| Fastighetsägarna Stockholm | Det saknas möjligheter till parkering av cyklar och lastcyklar utanför butiker. Dessutom är många lastplatser och cykelbanor dåligt utformade så lastbilar hamnar ofta i vägbanan. | Trafikkontoret håller med och arbetar med detta i olika ny- och utbyggnadsprojekt.                  |
| Stockholm Business Region  | Det bör definieras vilka som ingår i hämt – och slutkundsgupp. Syftet skulle vara att ännu tydligare se om olika strategier behövs för olika grupper.                              | Trafikkontoret anser att detta redan görs och inser att det krävs olika insatser beroende på aktör. |
| Stockholm Business Region  | Det vore önskvärt med ett förtydligande kring angöringsfrågan till stadens företagsområden i den växande staden.   | Detta ingår i åtgärd e) Se över uppställningsplatser i ytterstaden.                                 |

## Datainsamling

| Instans  | Yttrande   | Svar  |
|--|--|---|
| Stockholm Business Region  | Intressant data vore behovet av terminalbyggnader, prognos på e-handelsutvecklingen, undersökning av brandskyddsmyndighetens bestämmelse om att en terminalbyggnad inte får vara högre än 11,7 m varefter ett dyrt och störande sprinklersystem måste monteras in. Denna begränsning är huvudorsaken till att all lagerhantering är tvådimensionell och därmed väldigt ytkrävande. | Trafikkontoret har tagit kontakt med Storstockholms brandförsvaret som inte har kännedom om någon bestämmelse som reglerar byggandet av terminalbyggnader till 11,7 m. Aktuell skrivelse finns inte i PBL/PBF eller som föreskrift eller allmänt råd i Boverkets byggregler. Inte heller finns en sådan bestämmelse i Lagen om brandfarliga och explosiva varor med förordning eller underordnade föreskrifter. |
| Fastighetsägarna Stockholm   | Önskar siffror på hur konsumtionsmönstret förändras över tid, vilka transportbehov boende, fastighetsägare, handel samt övriga aktörer har + siffror på hur ändrat köpbeteende medför ändrade behov avseende godstrafik.   | Det fortsatta arbetet inom ramen för inriktningen får utvisa vad som är möjligt att ta fram i form av underlag. Detta kan tas upp i åtgärd h) Driva gods nätverk och i) Synliggöra leveranstrafikens behov internt.   |
| Enskede-Farsta-Vantör stadsdelsnämnd   | En stor del av transporterna har inte sin målpunkt i centrala Stockholm. Data om godstransporter behövs därför för hela Stockholms stad.   | Trafikkontoret instämmer.   |
| Företagsgrupperna Stockholm Sättra<br>Segeltorps företagsgrupp<br>Skarpnäcks företagsgrupp<br>Bromma-Ulvsunda företagsgrupp<br>Lunda företagsgrupp<br>Vinsta företagsgrupp<br>Norra Djurgårdsstadens företagsgrupp<br>Farsta Företagsgrupp<br>Samarbetsnämnden i Årsta partihallar | Behovet av att samla in data är stort men behövt för att man skall hitta rätt i detaljplaneringen av lastplatser och tider.  | Trafikkontoret instämmer.   |
| Sveriges Åkeriföretag  | Angående datainsamling behövs en dialog med aktörer för att definiera vad som skall mätas, hur mätning skall ske samt under vilka perioder mätning skall ske.  | Trafikkontoret håller med och avser att behandla frågan inom åtgärderna h) driva gods nätverk och i) Synliggöra leveranstrafikens behov internt.  |





**Trafikkontoret**  
Trafikplanering

PM  
Dnr T2014-00277  
Sida 9 (24)

|                                       |  |  |
|---------------------------------------|--|--|
| Martin och Servera                    | Efterfrågar data över olika stadsdelar indelat i klockslag för att bättre kunna styra avgångstider för att passa trafiksituationen.                                      | Det fortsatta arbetet inom ramen för inriktningen får utvisa vad som är möjligt att ta fram. Detta kan tas upp i åtgärd h) driva gods nätverk och i) Synliggöra leveranstrafikens behov internt.                 |
| SSBF                                  | Det är centralt vid vägvalsstyrning och fysisk planering att veta vilka mottagare/avsändare av farligt gods som finns i kommunen samt utmed vilka vägar som godset går.  | Trafikkontoret vill samarbeta med SSBF och Länsstyrelsen för att få en bättre bild av situationen.<br><br>Trafikkontoret instämmer och hoppas att arbetet med åtgärderna i planen ska bidra till en bättre bild. |
| Stadsbyggnadskontoret                 | Anser att målbilden även kunde fånga in vägvalstyrning av den tyngsta trafiken, farligt gods samt omlastning vid logistikhubbar.   |  |
| Fastighetsägarna Stockholm            | Det finns behov av mer kvantitativ godsrelaterad data som visar vad som sker på det lokala vägnätet.   |  |
| Fastighetsägarna Stockholm            | Information om förutsättningarna och möjligheter att effektivisera leveranserna längre ut i kedjan innan de påbörjar den sista sträckan in mot Stockholm.                |  |
| Fastighetsägarna Stockholm            | Kan bidra med nyligen framtagna rapporter kring stadsutveckling och sophantering. Tar regelbundet fram rapporter inom stadsutveckling som kan komma nätverken till godo. |  |
| Miljö- och hälsoskyddsnämnden         | Kan bidra med data om störningar till närboende i klagomålsärenden vid leveranser inom staden samt mätningar och beräkningar av luftkvalitet.                            |  |
| Martin och Servera                    | Kan dela med sig av leveransdata, förbättringsförslag och information om hur förarna upplever dagens situation.  |  |
| Enskede-Farsta-Vantörs stadsdelsnämnd | Kan bidra med statistik och underlag gällande situationen för stadsdelen.  | Trafikkontoret tar gärna emot data och information som kan underlätta leveransarbetet.   |

### Förslag till mål för godstrafiken

| Instans                   | Yttrande  | Svar   |
|---------------------------|---|--|
| Sundbybergs stad          | Det är viktigt att ställa höga krav på renare, tystare och bättre anpassade fordon för att uppnå målen i strategin.   | Trafikkontoret håller med och avser att ställa dessa krav inom inriktningens åtgärder. |
| Stockholms Handelskammare | Målen är bra. För att de ska kunna uppnås måste staden själv arbeta aktivt i en riktning som underlättar för leveranstrafiken. Det är viktigt att det befintliga gatuutrymmet utnyttjas effektivt och att inte onödiga trafikinskränkningar | Trafikkontoret instämmer.  |

|  |  |  |
|--|--|--|
|  | görs.  |  |
| Kungsholmens stadsdelsnämnd<br>Östermalms stadsdelsnämnd<br>Norrmalms stadsdelsnämnd | Av förslaget framgår inte vilka målkonflikter som kan uppstå och hur staden ska prioritera i vissa lägen.  | Inriktningen är en av flera planer under Framkomlighetsstrategin vilken fungerar som stöd för prioriteringar i transportsystemet.  |
| Stadsbyggnadskontoret  | Avseende mål 2 efterfrågas ett mer holistiskt perspektiv som innebär att logistiken ska underlättas snarare än angöring av leveransfordon. Lösningarna bör även vara arkitektoniskt bra och samordnas med andra bebyggelse- och funktionsbehov.  | Inriktningen i stort syftar till att effektivisera leveranstrafiken. Angöringen i sig påverkar i stor grad framkomligheten samt leveranseffektiviteten och får därför utrymme i inriktningen.                          |
| Fastighetsägarna Stockholm   | Målen måste bli tydligare, mer konkreta, mer förutsägbara och kopplade till en omvärldsanalys.   | Trafikkontoret har uppdaterat planen med indikatorer för att följa upp målen.  |
| Sveriges Åkeriföretag Stockholms nyttotrafikkommitté                                 | Målen är väl definierade på ett övergripande plan, men indikatorer att mäta måste arbetas fram gemensamt.<br><br>Föreslår att projektgrupper tillsätts för att specificera mål som är mätbara, accepterade, realistiska och tidsatta. I dessa grupper skall representanter från alla berörda parter medverka dvs. staden, transportörerna och godsmottagarna. De övergripande målen kommer behöva brytas ned till ett antal mindre, för att på så sätt enklare kunna påvisa konkreta förslag som leder till förbättringar. | Varje enskilt mål har två indikatorer i den uppdaterade versionen. Inför uppdateringen av planen 2017 ser trafikkontoret fram emot ytterligare en dialog kring mål/indikatorer inom det externa och interna nätverket. |
| Exploateringsnämnden   | Målen som föreslås i remissen är tydliga. Förslagsvis kan målen specificeras om de är effektmål eller inriktningsmål för att förtydliga dess relevans och sammanhang.  |  |

|  |  |   |
|--|--|---|
| Företagsgrupperna Stockholm Sättra<br>Segeltorps företagsgrupp<br>Skarpnäcks företagsgrupp<br>Bromma-Ulvsunda företagsgrupp<br>Lunda företagsgrupp<br>Vinsta företagsgrupp<br>Norra Djurgårdsstadens företagsgrupp<br>Farsta Företagsgrupp<br>Samarbetsnämnden i Årsta partihallar | Det övergripande målet måste vara att varorna skall komma fram vid utlovad tid.  | Detta inryms i mål 1 och två indikatorer har tagits fram för att följa upp målet.   |
| Fastighetsägarna Stockholm   | Föreslår att målen hanteras hur utrymme fördelas bland olika grupper. Hur stor del av markytan går till boende-parkering, korttidsparkering, cykelparkering, leveranstrafik, avfallshantering osv.                         | Trafikkontoret håller med om att detta kan vara intressant att titta närmare på. Hur utrymmet ska prioriteras bland olika grupper hanteras i framkomlighetsstrategin och behandlas och avvägas i varje enskild situation. |
| Företagsgrupperna Stockholm Sättra<br>Segeltorps företagsgrupp<br>Skarpnäcks företagsgrupp<br>Bromma-Ulvsunda företagsgrupp<br>Lunda företagsgrupp<br>Vinsta företagsgrupp<br>Norra Djurgårdsstadens företagsgrupp<br>Farsta Företagsgrupp<br>Samarbetsnämnden i Årsta partihallar | Ytterligare ett mål bör vara att mäta och minimera miljöpåverkan.  | Inriktningen har uppdaterats med en indikator som syftar till att mäta CO2-utsläppen.   |
| Miljö- och hälsoskyddsnämnden  | Föreslår mål 5 – mer effektiva transporter. Miljöförvaltningen anser att det saknas ett mål som syftar till högre fyllnadsgrad och samlastning.  | Trafikkontoret anser att mål 1-4 uppnår mål 5.  |
| Jernhusen  | Saknar mål för leveranserna till stad och region. Det får effekter på miljö, trängsel, leveranstid med mera.   |   |
| Stockholms läns landsting  | Föreslår ytterligare ett mål som handlar om relationen till övriga trafiksystemet eller vad effektivare leveranstrafik i stort syftar till.  | Fokus i inriktningen ligger framförallt på de centrala delarna av staden och målen och indikatorerna har försökt göras så konkreta som möjligt.   |
| Exploateringsnämnden   | Förslag på ett kompletterande mål kan vara att starta ett lokalt nätverk för godstransporter i Stockholm. Det kan fungera som samarbetsforum för olika aktörer.  | Ett arbete med ett lokalt nätverk för godstransporter har påbörjats och ingår i mål 4.  |
| Lidingö stad, Kungsholmens stadsdelsnämnd,<br>Östermalms stadsdelsnämnd,<br>Norrmalms stadsdelsnämnd   | Det är viktigt att de mål och tillhörande handlingsplaner för godstrafiken som tagits fram, är möjliga att följa upp. Tydliga och genomtänkta indikatorer blir därför en förutsättning för att kunna se om målen uppfylls. | Inriktningen har uppdaterats med indikatorer för att följa upp målen.   |

## Indikatorer

| Instans                       | Yttrande  | Svar  |
|-------------------------------|---|---|
| Miljö- och hälsoskyddsnämnden | Vid dispens mot nattrafik-förbudet bör uppföljningar ske om ev. närboende som blir störda verksamheten.           | Trafikkontoret håller med och inom projektet med off-peak leveranser följs detta upp. |
| Miljö- och hälsoskyddsnämnden | Föreslår att det görs akustik- och vibrationsmätningar av BK1-trafik vid översyn av längd- och viktbegränsningar. | Denna typ av mätningar kan komma att utföras.   |

|   |  |  |
|---|--|--|
| DHL   | Förslag:<br>- Har antalet misslyckade leveransförsök (kopplat till framkomlighet) minskat?<br>- Antal lastbilar per lastzon (% ökning),<br>- Böter dubbelparkering (% minskning)<br>- Antal sändningar/lastbilar/kolli per lastfar<br>- Antal anslutna företag per lastfar<br>- Antal sändningar/lastbilar per samlastningscentral | Trafikkontoret tackar för värdefulla förslag som bidragit till utformningen av inriktningens åtta indikatorer. |
| Upplands-Bro kommun   | Förslag:<br>- Leveransers effektivitet mäts med andel leveranser som når fram i utsatt tid<br>- Fyllnadsgrad i transportfordon<br>- Andel miljövänliga fordon för att mäta målet om säkra, tysta och rena leveransfordon.  |  |
| Företagsgrupperna Stockholm<br>Bromma-Ulvsunda företagsgrupp<br>Lunda företagsgrupp<br>Vinsta företagsgrupp<br>Norra Djurgårdsstadens företagsgrupp<br>Farsta Företagsgrupp<br>Samarbetsnämnden i Årsta partihallar | Förslag att mäta att leveransen har kommit fram under rätt utlovad timme.  |  |
| Fastighetsägarna Stockholm  | Förslag att mäta antalet partiklar i luften.   |  |
| Fastighetsägarna Stockholm  | Förslag att mäta antalet trafikrörelser under projektstadier.  |  |
| Miljö- och hälsoskyddsnämnden   | Förslag att ta fram en indikator som visar hur effektiviteten förändras med en samlastningscentral. Går det exempelvis att se hur antalet körda kilometer förändras i förhållande till mängden gods som körs ut?   |  |
| Martin och Servera  | Internt skulle Martin och Servera kunna följa upp leveransprecision och antalet stopp per timme.   |  |

### Staden ger förutsättningar

| Instans               | Yttrande  | Svar   |
|-----------------------|---|--|
| Stadsbyggnadskontoret | Anser att en tydligare diskussion om hur citylogistikens behov förhåller sig till övriga trafikslags behov. | Prioriteringar av trafikslag hanteras i Framkomlighetsstrategin där bl.a. leveranstrafiken pekats ut som ett prioriterat trafikslag. |

## Regleringar

| Instans  | Yttrande   | Svar   |
|--|--|--|
| Stadsbyggnadskontoret  | Avsnittet om regleringar kan kompletteras med resonemang om strategier för regleringar och vad som bör vara avsikten med stadens regleringar. Stycket om regleringar kan även nämna att det idag råder förbud för farligt gods inom centrala staden.   | Trafikkontoret instämmer och har lyft detta till en egen åtgärd g) Utvärdera befintliga regleringar för leveranstrafiken. Texten har uppdaterats med att farligt gods är förbudet på delar av centrala stadens vägnät.                           |
| Företagsgrupperna Stockholm Sättra<br>Segeltorps företagsgrupp<br>Skarpnäcks företagsgrupp<br>Bromma-Ulvsunda företagsgrupp<br>Lunda företagsgrupp<br>Vinsta företagsgrupp<br>Norra Djurgårdsstadens företagsgrupp<br>Farsta Företagsgrupp<br>Samarbetsnämnden i Årsta partihallar | Föreslår att det generella förbudet mot lastbilsparkering på gatumark nattetid i företagsområden regleras.   | Detta tas med inom den nya åtgärden g) Utvärdera befintliga regleringar för leveranstrafiken.  |
| Fastighetsägarna Stockholm   | Fastighetsägarna Stockholm menar att P-tal som norm både i teorin och i praktiken tas bort. Alla projekt behöver ses som unika och trafiksituationen för gående, cyklister, bilister, kollektivtrafikresenärer och gods bör planeras på bästa sätt utifrån varje projekts unika förutsättningar och anpassas till den trend som vi redan idag ser kring inställning till bil-användande. | Trafikkontoret arbetar i dagsläget med att se över p-talsnormen.   |
| Jernhusen  | Genom att styra med avgifter påverkas aktörernas beteende. Avgifterna kan användas för att styra mot mer hållbara transportalternativ, samt även för att minska effekterna av trängsel.  | Detta görs på olika sätt redan idag och kommer fortsättningsvis att vara aktuellt.   |
| Martin och Servera   | Konkreta regleringsförändringar som önskas är att gods tillåts i bussfiler.  | Åtgärd c) Undersöka möjlighet till leveranstrafik i kollektivtrafikkörfält behandlar detta.  |
| Martin och Servera   | Persontrafiken bör regleras på vissa gator under vissa tider.  | Detta görs redan på vissa gator och detta kommer att ses över inom åtgärd g) Utvärdera befintliga regleringar för leveranstrafiken.  |
| Martin och Servera   | Att förarens arbete vid leverans regleras till att endast tillåta leverans vid till exempel entrén på gatuplan.  | Detta ligger inte inom Trafikkontorets ansvarsområde. Arbetsmiljön vid varumottagning regleras genom arbetsskyddsstyrelsens föreskrifter om arbetsplatsens utformning samt allmänna råd om tillämpningen vilka inspekteras av Arbetsmiljöverket. |
| Fastighetsägarna Stockholm   | Vore intressant att se över hur boendeparkering kan begränsas dagtid till förmån för lasttrafik och bilpooler.   | Detta tas med inom den nya åtgärden g) Utvärdera befintliga regleringar för leveranstrafiken.  |

|                                |   |  |
|--------------------------------|---|--|
| Miljö- och hälsoskydds nämnden | Om nattrafik ska ske måste reglering och dispensgivning av tung trafik nattetid ses över. | Trafikkontoret instämmer och detta tas med inom den nya åtgärden g) Utvärdera befintliga regleringar för leveranstrafiken. |
|--------------------------------|---|--|

### Hur kan din organisation bidra?

| Instans                                 | Yttrande   | Svar  |
|---|--|---|
| Martin och Servera                      | Bidra med tid, data, kunskap och erfarenhet. Vi kan även erbjuda sina tjänster till att testa, prova och utforma förslag som uppkommer.  | Trafikkontoret är tacksamma för bidragen och ser fram emot ett framtida utbyte. |
| Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltning | Kan bidra genom att medverka i stadens gemensamma projekt för detta arbete.  |   |
| VINNOVA                                 | Har flera insatser som kan stötta Stockholms stads ansatser inom leveranstrafik, exempelvis FFI (Fordonstrategisk forskning och innovation), Utmaningsdriven Innovation med Hållbara Attraktiva städer, Transport- och miljöinnovationer och FRÖN-för ökad innovation i offentligt finansierad verksamhet. |   |
| Miljö- och hälsoskydds nämnden          | Kan ge stöd kring regelverket för buller och bidra med bedömning av risk för störningar till närboende och om det behövs fördjupade utredningar om störningsrisker.  |   |
| Miljö- och hälsoskydds nämnden          | Kan bidra med kompetens om miljöfordon.  |   |

### Planens specifika åtgärdsförslag

#### Genomföra ett samlastningsprojekt

| Instans                                 | Yttrande  | Svar  |
|---|---|---|
| SSBF                                    | Planen saknar strategier och analyser gällande projektets inverkan på transporter av farligt gods.  | Farligt gods kommer inte att samlas i projektet.  |
| Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltning | Staden bör utreda möjligheten att inrätta samlastningscentraler som effektiviserar godsdistributionen med minskad miljöpåverkan och ökad trafiksäkerhet som följd.  | Ett av syftena med samlastningsprojektet är att utvärdera om dessa effekter kan uppnås. |
| Cykelfrämjandets Storstockholmskrets    | Samlastning bör ske på lastbilar anpassade för tätortstrafik och seriöst utnyttjande av transportcyklar bör beaktas.  | Trafikkontoret instämmer och tar med sig förslaget om transportcyklar.                  |
| Cykelfrämjandets Storstockholmskrets    | Varumottagningen av gods till ett kvarter eller en gatstump bör samordnas, så att en ansvarig för transporterna i ett lämpligt stort område tar hand om lasten och delar ut den till berörda mottagande affärer eller kontor. | Ett av syftena med samlastningsprojektet är testa detta.                                |

|  |   |  |
|--|---|--|
| Martin och Servera   | Deltar gärna i samlastningsprojekt i Stockholm och kan delge erfarenheter från nuvarande samlastningsprojekt.   | Trafikkontoret tar tacksamt emot erfarenheter och ser fram emot en dialog i frågan.      |
| DHL<br>Sveriges Åkeriföretag<br>Stockholms nyttotrafikkommitté<br>Stockholms Handelskammare<br>Samarbetsnämnden i Årsta Partihallar<br>Stockholms Handelskammare | Det är viktigt att fastighetsägare och godsmottagare ser nyttan av samlastning och att det gynnar deras verksamhet samt att samlastningscentralen är bemannad med rätt kompetens. Det måste finnas en långsiktig administration och finansiering. Det är även viktigt att komma ihåg att olika branscher har helt olika förutsättningar, olika klimatkrav i bilen för olika varor, begränsningar för vad som kan samlastas. |  |
| Älvsjö Stadsdelsnämnd  | För flera år sedan planerades en samlastningscentral för leveranser till Stockholms stads verksamheter. Under planeringen var verksamheterna positiva. Tyvärr genomfördes inte försöket men nämnden hoppas att erfarenheterna från det tidigare planerade försöket kan användas vid genomförandet av ett nytt.  |  |
| Cykelfrämjandets Storstockholmskrets   | Samlastning av varor som ska till samma område eller mottagare bör organiseras.   |  |
| Miljö- och hälsoskyddsnämnden  | Samlastningscentralen måste placeras och utformas så att anläggningen inte orsakar störningar till boende. Det bör även beaktas att en samlastningscentral alstrar stora mängder tung trafik, vilket kan orsaka bullerstörningar.   |  |
| Bromma stadsdelsnämnd  | Att utveckla samlastningen så att antalet distributionsbilar som kör till samma område minskas samt att köp som görs i innerstaden i högre utsträckning än vad som sker idag kan slutföras med leverans i ytterstaden.  | Trafikkontoret tar med sig dessa råd och synpunkter i det fortsatta arbetet.             |
| Stockholms Handelskammare  | Samlastningscentraler kommer inte undanröja behovet av lastfar och lastzoner.   | Trafikkontoret instämmer.  |
| Transportgruppen   | Samlastning sker i hög grad bland de större logistikaktörerna och är således inget nytt utan snarare en förutsättning för branschen.  | Trafikkontoret ser potential för ytterligare effektivisering av transporterna.           |
| Transportgruppen   | Staden bör ta tillvara på den kompetens flera företag har från driften av samlastningscentraler och upphandla driften av en sådan central av en privataktör.  | Trafikkontoret avser att tillvarata kompetens inom det externa och interna godsätverket. |



*Genomföra ett off-peak projekt*

| Instans   | Yttrande   | Svar  |
|---|--|---|
| Kungsholmens stadsdelsnämnd<br>Norrmalms stadsdelsnämnd<br>Älvsjö stadsdelsnämnd<br>Farsta stadsdelsförvaltning<br>Familjebostäder<br>Miljö- och hälsoskyddsnämnden | För att värna om boendemiljön är det viktigt att det inom projektet ställs höga buller- och miljökrav på distributörer och fordon.   |   |
| Miljö- och hälsoskyddsnämnden   | Projektet kräver mycket noggranna studier och analyser som visar att störningsrisken i hela leveranskedjan är ytterst liten innan det övervägs att ge generella dispenser för nattrafik men någon viss typ av fordon. Innan detta kan påvisas bör nattrafiken även fortsättningsvis ske med dispensprövning, där störningar från såväl fordon som lastning och lossning granskas. Miljöförvaltningen bör höras vid sådana dispensärenden.  | Trafikkontoret instämmer och buller kommer att mätas och utvärderas under projektets gång.  |
| Södermalms stadsdelsförvaltning, DHL  | Detta ställer höga krav på anpassning av fordonen vad gäller buller, vilket kan ge värdefulla incitament för förbättringar av fordonsflottan.  | Trafikkontoret instämmer.   |
| Östermalms stadsdelsnämnd   | Förslaget avstyrks.  |   |
| Sveriges Åkeriföretag   | Ska bli intressant att följa det projekt som nyligen inletts. Vår uppfattning är att de fordon som anpassas för off-peak distribution inte kommer ha någon negativ påverkan. Hoten består främst av olika lastbärare och annan utrustning som det i pilotprojektet tagits hänsyn till. Detta innebär att man förutom att anpassa fordon och instruera förare även måste undersöka möjligheten att anpassa lastbärare och annan utrustning. |   |
| Martin och Servera  | Projektet är mycket intressant då vi har flera kundsegment som kan ta emot varor på sena kvällar/tidiga morgnar och därför intresserade av att delta i projektet.  |   |
| Samarbetsnämnden i Årsta Partihallar  | Detta bör göras i samråd med de kollektivavtalsslutande parterna initieras och de bjudas in till projektet, då ex. partihandelsavtalet inte medger arbete under natt.  | Trafikkontoret tackar för värdefulla synpunkter och kommer att ta med sig dessa i det fortsatta arbetet. I det projekt som påbörjats ställs höga anpassningskrav både på fordon och på kringutrustning. |
| Miljö- och hälsoskyddsnämnden   | Det finns leveransplatser i staden som är bättre lämpade för nattrafik, exempelvis vissa lastfar och kvarter där det inte finns några bostäder.  |   |

*Undersöka möjlighet till gods i kollektivtrafikkörfält*

| Instans  | Yttrande   | Svar   |
|--|--|--|
| DHL  | Svårt att kvalificera vilka som skall ha denna möjlighet. Ges för många möjlighet kan risk för köer uppstå då det är många aktörer. Att koppla till fyllnadsgrad i fordon kanske? Detta måste också hanteras rätt med tanke på konkurrens.   |  |
| Länsstyrelsen Stockholm  | Länsstyrelsen har enligt lag rätt att lämna dispens för fordon som vill köra i kollektivtrafikkörfält. Vår ståndpunkt är att det ska föreligga särskilda skäl för att dispens ska medges. Vår hållning är restriktiv för att vi anser att det är viktigt att värna om kollektivtrafiken och att minska risken för trafikstockningar. Vår handläggning av dessa ärenden sker alltid med remissförfarande. |  |
| Östermalms stadsdelsnämnd  | Förslaget avstyrks. Det är inte lämpligt att upplåta busskörfält för långtradare och tunga fordon som till exempel går till Värtahamnen och Norra Djurgårdsstaden och därmed hindra kollektivtrafiken att komma fram.  |  |
| Enskede-Farsta-Vantörs stadsdelsnämnd Farsta stadsdelsförvaltning<br>Spånga-Tensta Stadsdelsnämnd<br>Stockholms Handelskammare<br>Södermalms stadsdelsförvaltning<br>Trafikverket<br>Miljö- och hälsoskyddsnämnden | Konsekvenserna av att släppa in tunga transporter i kollektivkörfälten måste klargöras mycket tydligt bör endast tillåtas där det inte bedöms påverka kollektivtrafiken negativt. Kollektivtrafiken måste ha högsta prioritet och ges största möjliga framkomlighet  |  |
| Stockholms läns landsting  | Landstinget ställer sig tveksamma till möjligheten att tillåta gods i kollektivkörfält och menar att det noga bör konsekvensbedömas.   |  |
| Samarbetsnämnden i Årsta partihallar   | Samarbetsnämnden i Årsta partihallar föreslår att förslaget kompletteras med tillåten parkering 10 minuter där det råder p-förbud och generellt längre tillåten godsleveranstid under dygnet. Det bör övervägas om detta kan samlas i ett "Y-tillstånd" som ställs ut efter prövning och mot avgift.   |  |
| Stockholms läns landsting  | Att använda kollektivtrafikkörfält för lastbilstrafik kan vara problematiskt ur säkerhetssynpunkt då tungt lastade lastbilar kommer passera hållplatsrefuger fulla av folk, oskyddade trafikanter kommer nära tung trafik som inte stannar.  |  |
| Miljö- och hälsoskyddsnämnden  | Anser att endast miljöklassade tunga fordon ska tillåtas köra i kollektivkörfälten.  |  |
| Martin och Servera   | Översyn av godskörfält i vissa områden under vissa tider vore värt att testa.  | Trafikkontoret anser att förslaget måste utredas ordentligt innan det kan bli aktuellt och kommer att ta med sig de förslag och synpunkter som inkommit in från remissinstanserna i det fortsatta arbetet. |

*Införa fler lastplatser för tunga fordon och riktad övervakning*

| Instans   | Yttrande   | Svar  |
|---|--|---|
| Familjebostäder   | Anser att det missgynnar bolagets bostads- och lokalhyresgäster då lastplatserna endast får nyttjas av tunga transporter. De mer vanligt förekommande lastplatserna ger dem som flyttar in/ut, hämtar skrymmande gods eller har andra typer av kortare ärenden en möjlighet att stanna utanför fastigheterna. Förstår att det är bristande efterlevnad av reglerna för lastplatser, men ser inte att lösningen är att försvåra för dem som sköter sig och behöver angöra fastigheterna med mindre fordon. Staden bör istället arbeta mer målmedvetet och effektivt med efterlevnaden av befintliga lastplatser och parkeringsförbudszoner. |   |
| DHL   | Det finns behov även för så kallade paketbussar.   | Trafikkontoret anser att det finns behov av båda lastplatstyperna.                            |
| Bromma stadsdelsnämnd                                   | Det är viktigt att tids-angivelserna preciseras så att bilisterna ges möjlighet att parkera på dem när de inte behövs.   | Detta tas med inom den nya åtgärden g) Utvärdera befintliga regleringar för leveranstrafiken. |
| Sveriges Åkeriföretag<br>Stockholms nyttotrafikkommitté | Föreslår att ett system utvecklas som visar att förarna är "aktiva" under pågående lastning/lossning trots att de inte befinner sig i anslutning till fordonet. Detta för att minska antalet felparkeringsavgifter för företagen.  | Trafikkontoret anser att detta är intressant och tar det med sig i det fortsatta arbetet.     |
| Sveriges Åkeriföretag, Stockholms nyttotrafikkommitté   | Föreslår att det test som pågår gällande riktad trafikövervakning längs busslinje 4 ska utvärderas och att liknande test genomförs gällande lastplatser.   | Trafikkontoret instämmer och utvärderar just nu det projekt som genomförts.                   |
| Miljö- och hälsoskyddsnämnden                           | Störningsrisker till närboende ska beaktas innan beslut tas om en ny lastplats för tunga fordon.   | Trafikkontoret instämmer och kommer att beakta detta i det fortsatta arbetet.                 |

*Se över uppställningsplatser i ytterstaden*

| Instans   | Yttrande   | Svar  |
|---|--|---|
| Sveriges Åkeriföretag   | Behovet av uppställningsplatser är stort.  | Trafikkontoret har förstått behovet därför kommer en översyn av uppställningsplatser att göras. |
| Stockholms Handelskammare   | Det krävs en tydlig strategi från stadens sida när det gäller mark för terminaler och lastbilsuppställning.  |   |
| Familjebostäder<br>Miljö- och hälsoskyddsnämnden  | Störningsrisker till närboende ska beaktas innan beslut tas om en ny uppställningsplats för tunga fordon. Även störningsrisker från trafiken till och från platsen bör beaktas. Miljöförvaltningen bör tillfrågas när nya uppställningsplatser ses över. |   |
| DHL   | En viktig faktor för uppställningsplatser är säkerheten och eventuell bevakning.   |   |
| Företagsgrupperna<br>Sätra Segeltorps företagsgrupp<br>Skarpnäcks företagsgrupp<br>Bromma-Ulvsunda företagsgrupp<br>Lunda företagsgrupp<br>Vinsta företagsgrupp<br>Norra Djurgårdsstadens företagsgrupp<br>Farsta Företagsgrupp<br>Samarbetsnämnden i Årsta partihallar | Eventuella uppställningsplatser bör vara serviceplatser för förarna med dusch, toalett, mat och sömn i säker miljö.<br><br>Idag stjäls det gods från lastbilar till ett värde av cirka 2 miljarder per år samtidigt som förarna utsätts för fara.        |   |
| Företagsgrupperna<br>Sätra Segeltorps företagsgrupp<br>Skarpnäcks företagsgrupp<br>Bromma-Ulvsunda företagsgrupp<br>Lunda företagsgrupp<br>Vinsta företagsgrupp<br>Norra Djurgårdsstadens företagsgrupp<br>Farsta Företagsgrupp<br>Samarbetsnämnden i Årsta partihallar | Uppställningsplatser för tunga fordon bör finnas i närheten av omlastningsstationerna.   |   |
| Farsta stadsdelsförvaltning   | I Farsta företagsområde i Larsboda bör det, åtminstone på några års sikt, vara möjligt att anordna uppställningsplatser för lastbilar och släp.  | Trafikkontoret tackar för synpunkterna och kommer att ta med sig dessa i det fortsatta arbetet. |

*Genomföra ett teknikprojekt med lastplatssensorer*

| Instans   | Yttrande   | Svar  |
|---|--|---|
| DHL   | Detta är vi mycket intresserade av. Kanske då också med teknik som enbart möjliggör angöring av behöriga.  |   |
| Företagsgrupperna<br>Sätra Segeltorps företagsgrupp<br>Skarpnäcks företagsgrupp<br>Bromma-Ulvsunda företagsgrupp<br>Lunda företagsgrupp<br>Vinsta företagsgrupp<br>Norra Djurgårdsstadens företagsgrupp<br>Farsta Företagsgrupp<br>Samarbetsnämnden i Årsta partihallar | Lastplatssensorer som möjliggör tidsbokning underlättar förarens planering. Övervakningen av lastplatserna måste vara effektiv – höga böter för icke leverantörer. |   |
| Sveriges Åkeriföretag<br>Stockholms nyttotrafikkommitté   | Ställer sig tveksamma till förslaget.  | Trafikkontoret tackar för synpunkter och tar dessa med sig i det fortsatta arbetet. |

|                    |   |   |
|--------------------|---|---|
| Martin och Servera | Positiv till förslaget och deltar gärna i pilotprojektet.   | Trafikkontoret tackar för visat intresse.                             |
| Transportgruppen   | Transportgruppen anser att fokus i första hand bör ligga på beivran av felparkerade privatfordon vid lastplatser. | Syftet med projektet är att minska antalet felparkerade privatfordon. |

*Samla in data*

| Instans               | Yttrande  | Svar  |
|-----------------------|---|---|
| Sveriges Åkeriföretag | Det är bra att tänka på att minimera antalet förfrågnings-tillfällen genom att i samråd med berörda parter, arbeta fram ett genomarbetat förfrågningsunderlag som i slutänden kan ge svar på flera saker. | Trafikkontoret håller med och kommer att sträva efter det i det framtida arbetet. |
| Trafikverket          | Datainsamling bör ske både regionalt och lokalt. Det vore även intressant att gemensamt se över godsmodellen NÄTRA och behovet att uppdatera denna.   | Trafikkontoret instämmer.   |

*Analysera godsperspektivet regionalt*

| Instans               | Yttrande  | Svar   |
|-----------------------|---|--|
| SSBF                  | Ser gärna att Trafikkontoret tar större ansvar för att analysera och styra flöden av farligt gods inom regionen.  | Trafikkontoret ser fram emot ett samarbete med SSBF i frågan.        |
| Sveriges Åkeriföretag | Är gärna med och bidrar. Vi har en god bild av hur det ser ut idag och vilka parter som kan bidra på ett positivt sätt i en sådan analys.   | Trafikkontoret tar tacksamt emot råd och tips i detta arbete.        |
| Trafikverket          | Det vore värdefullt med fortsatt regional godsanalys och början av en sådan finns delvis bland annat i det material som TMR tagit fram inför eventuell revidering av regionplanen och även inom ramen för En Bättre Sits underlag inför systemanalys. | Trafikkontoret bidrar gärna till och tar del av denna typ av analys. |

*Bilda externt och internt godsnätverk*

| Instans  | Yttrande                       | Svar   |
|--|--------------------------------|--|
| DHL<br>Sveriges Åkeriföretag<br>Stockholms nyttotrafikkommitté<br>Martin och Servera<br>Stockholms Handelskammare<br>Exploateringsnämnden<br>Haninge kommun<br>Fastighetsägarna Stockholm<br>Jernhusen<br>Trafikverket<br>Stockholms läns landsting<br>Länsstyrelsen Stockholm<br>Spånga-Tensta stadsdelsnämnd | Deltar gärna i ett godsnätverk | Trafikkontoret ser fram emot ett samarbete inom nätverken. |

|  |  |  |
|--|--|--|
| Kungsholmens stadsdelsnämnd<br>Östermalms stadsdelsnämnd<br>Norrmalms stadsdelsnämnd | Det är viktigt att hantera frågor kring godstransporter i ett tidigt skede av alla stadsutvecklingsprojekt.  | Trafikkontoret håller med och frågan kommer att behandlas inom det externa och interna gods nätverket.   |
| Sveriges Åkeriföretag  | Ser positivt på att staden tar ett initiativ till ett eget internt nätverk. Vill dock att staden har ett blandat nätverk som inkluderar både interna och externa parter.   | Trafikkontoret anser att det finns behov av båda nätverken och ser inte att det interna nätverket är ett hinder för stadens förvaltningar att också vara representerade i det externa nätverket. |
| Trafikverket   | Det vore önskvärt om de olika nätverk som rör Mälardalen, länet och Stockholms stad på ett klokt sätt avgränsas och koordineras.   | Trafikkontoret instämmer.  |
| Martin och Servera   | Nätverkets fokus bör vara att skapa ett gemensamt synsätt med fokus att förbättra leveranssituationen i Stockholm.   |  |
| Sundbybergs stad   | Sundbybergs stad ser gärna en fortsatt diskussion kring godstransporter så att gemensamma riktlinjer kan tas fram för samtligt berörda kommuner och kommuniceras till transportbranschen.  |  |
| Trafikverket   | Av de åtgärder som listas ser Trafikverket behov av samarbete kring följande med kommuner i länet:<br>c) Undersöka möjlighet till gods i kollektivkörväg<br>g) samla in data<br>h) Analysera in godsperspektivet regionalt<br>i) Bilda externt och internt gods nätverk. |  |
| Enskede-Farsta-Vantörs stadsdelsnämnd  | Ett första fokus för det externa gods nätverket bör vara att klargöra nuläge för att rätt kunna prioritera insatser och åtgärder.  |  |
| Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltning  | Det är viktigt med samverkan mellan staden och andra berörda aktörer och myndigheter.  |  |
| Miljö- och hälsoskyddsnämnden  | Deltar gärna i det externa gods nätverket. Förvaltningens mål i ett sådant arbete skulle vara att bidra till en minskad miljö- och hälsopåverkan från leveranstrafiken.  | Trafikkontoret tackar för synpunkterna och tar med dessa i det fortsatta arbetet.  |

### Prioriterade åtgärder från remissinstanser

I remissversionen av inriktningen ombads remissinstanserna att prioritera vilka åtgärder de ansåg vara viktigast. Dessa presenteras i tabellen nedan.

| Instans   | Prioriterad åtgärd  |
|---|---|
| Enskede-Farsta-Vantör stadsdelsnämnd  | Åtgärder som tydliggör nuläge, undersöker behov och formulerar problemställningar bör prioriteras.  |
| Företagsgrupperna<br>Sätra Segeltorps företagsgrupp<br>Skarpnäcks företagsgrupp<br>Bromma-Ulvsunda företagsgrupp<br>Lunda företagsgrupp<br>Vinsta företagsgrupp<br>Norra Djurgårdsstadens företagsgrupp<br>Farsta Företagsgrupp<br>Samarbetsnämnden i Årsta partihallar | Samlastningsprojekt och off peak projekt bör prioriteras.   |
| Trafikverket  | Lastplatsfrågan och off-peak är angelägna.  |
| Stockholm Business Region   | Har med glädje noterat att ett tvåårigt försök med Off Peak-projekt som genomförs gemensamt mellan privata aktörer och Stockholms stads trafikkontor, inlett och ser fram emot resultatet. För övrigt är förslagen a) Genomföra ett samlastningsprojekt, c) Undersöka möjligheten till gods i kollektivkörfält, d) Införa fler lastplatser för tunga fordon och riktad övervakning, e) Se över uppställningsplatser i ytterstaden, h) Analysera godsperspektivet regionalt och i) Bilda externt och internt godsnätverk prioriterade. |
| Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltning   | Förvaltningen anser att genomförandet av ett samlastningsprojekt är av högsta prioritet.  |
| Exploateringsnämnden  | Åtgärden g) samla in data bör prioriteras då den ger mer information inom området framkomlighet och tillgänglighet för leveranser.  |

Åtgärderna off-peak- och samlastningsprojekt får hög prioritet. Till skillnad från svaren från remisskonferensen (beskrivs sist i denna rapport) får åtgärderna som syftar till att samla in data och information om godstransporter hög prioritet.

### Allmänna åsikter om leveranstrafiken

- **Bromma Stadsdelsnämnd:** Förvaltningen vill framhålla vikten av att trafikkontoret samarbetar med de föreningar som finns i Stockholms företagsområden. Föreningarna består av företagarna i området och har därmed en mycket god uppfattning av det behov som finns och kan hjälpa till att hitta bra lösningar.
- **Sigtuna Kommun:**
  - Sigstuna-Arlandaregionen har med sitt strategiska läge utmed E4 och Ostkustbanan och med Stockholm-Arlanda flygplats inom sina gränser ett för hela regionen mycket strategiskt område för regionens gods och logistikhantering, där hållbara och effektiva godsflöden är angelägna och som rimligtvis även har en stor påverkan på den strategiska inriktningen för bättre leveranstrafik i Stockholms stad.
  - Rosersbergs logistikområde växer i snabb takt ut till en av regionens viktigaste logistikknutpunkter med

etablering av både kombiterminal samt postterminal jämte många andra lager- och logistikanläggningar. Detta område kan genom sitt läge avlasta den centrala regionkärnan från godstransporter och därmed bidra till en bättre framkomlighet.

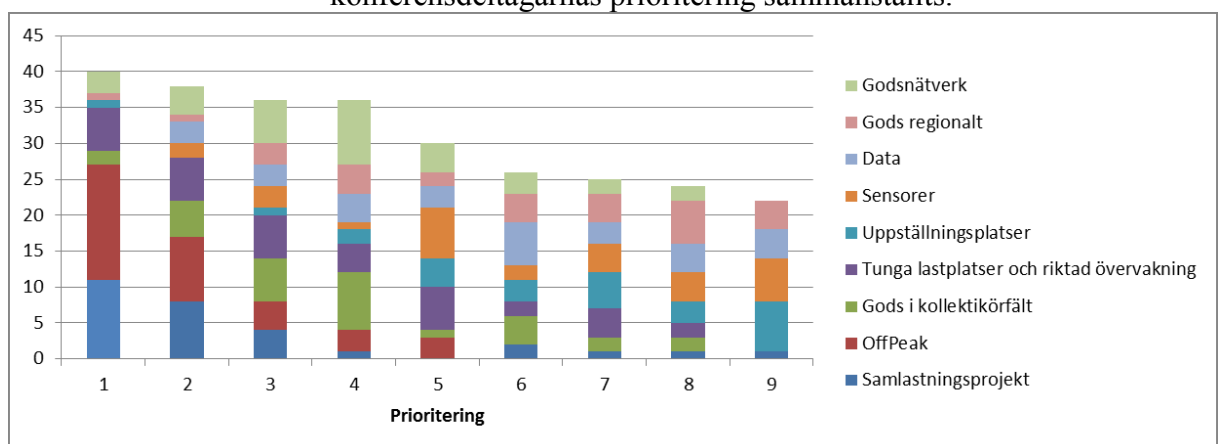
- **Stockholm Business Region:** Vore intressant att titta närmare på strategier och rutiner för stadens sophantering för att se vilken nytta/kunskap/erfarenhet det kan ge.
- **Motormännen:** En effektivare och bättre samordning av väg- och reparationsarbeten, översikt och reduktion av skyltfloran vid vägbyggarbetsplatser, effektivare och situationsanpassad styrning av trafikljusen skulle bidra till en bättre miljö- och trafiksituation.

## Sammanställning av remisskonferensen

Vid remisskonferensen i Tändstickspalatset den 1 april presenterades förslaget till En strategisk inriktning för bättre leveranstrafik 2014-2017. Konferensen avslutades med en paneldebatt med representanter från staden och näringslivet och alla deltagare fick möjlighet att prioritera åtgärderna i handlingsplanen.

### Prioritering av åtgärder

Remisskonferensen hade ett 80-tal konferensdeltagare och av dessa har 39 valt att prioritera åtgärderna. Nedan har konferensdeltagarnas prioritering sammanställts.



Prioriteringen i figuren ovan går från ett till nio där ett är det som konferensdeltagarna ansett vara viktigast. Åtgärden ”Genomföra ett off peak-projekt” har fått flest ettor tätt följt av ”Genomföra ett samlastningsprojekt”. Andra åtgärder som prioriteras högt är ”Införa fler lastplatser för tunga fordon och riktad övervakning” och ”Undersöka möjlighet till gods i kollektivtrafikkörfält”.