

**Handläggare**  
Robin Billsjö  
08-508 26 230

## **Bilaga 2. Återrapportering av *En strategisk inriktning för bättre leveranstrafik 2014-2017***

I *En strategisk inriktning för bättre leveranstrafik 2014-2017* listades nio åtgärder som beskrev hur trafikkontoret tillsammans med andra berörda förvaltningar och parter skulle utveckla sitt arbete med leveranstrafikfrågor. Här följer en återrapportering av det arbete som bedrivits inom ramen för respektive åtgärd.

### **Genomföra ett samlastningsprojekt**

Åtgärden var särskilt utpekad från politiskt håll och inleddes med en bred workshop våren 2013 där såväl dåvarande trafikborgarråd Ulla Hamilton som en stor del av branschens aktörer deltog. En viktig aspekt som lyftes på workshopen var att hitta en samlastningsmodell som byggde på kommersiella grunder och som inte var beroende av offentliga medel. Kontoret lade inledningsvis resurser på en utredning som studerade olika möjliga affärsmodeller. Arbetet har över åren bedrivits i form av ett stort antal möten och samtal i olika sammanhang för att bättre förstå branschens perspektiv samt identifiera möjliga samarbetspartners. Strategin har varit att bjuda in till en bred dialog och arbeta vidare tillsammans med de aktörer som visat intresse. Staden har även inventerat tillgången på lastfar i staden och besökt dessa samt fört dialog med aktuella fastighetsägare. Arbetet mynnade slutligen ut i ett samarbete med Vasakronan och Ragn-Sells. Vasakronan i rollen som fastighetsägare för ett lastfar på Klara Norra Kyrkogata och Ragn-Sells i rollen som operatör med bemannad hantering av återvinningsmaterial.

Modellen med att kombinera leverans av varor till mottagare med returflöden av återvinningsmaterial fanns sedan tidigare i drift inom slutna fastigheter som ex Stockholms central och Gallerian Hamngatan. Målet blev i detta fall att vidareutveckla modellen för att även fungera för en stadsdel. Staden uppvaktade transportörer varpå Bring visade intresse för att delta. Affärsmodellen bygger på att Bring ser ett mervärde i att slippa använda sina fordon för att cirkulera i City i jakten på ledig lastplats och istället betalar Ragn-Sells för att utföra sista sträckan till kund. Genom att slippa den

sista kilometern av leveransen i City kan de utnyttja sin fordonsflotta och personal mer effektivt. Affärsuppgörelsen är strikt kommersiell och staden har ingen insyn i dess detaljer.

Ett gemensamt kommunikationskoncept arbetades fram i form av #ÄLSKADESTAD med syfte att framhålla samarbetspartnerns gemensamma intresse om att bidra till en attraktiv stad. Konceptet ska även vara inkluderande eftersom målet hela tiden har varit att vidareutveckla samarbetet med fler aktörer, fler flöden och större områden. Ett gemensamt varumärke var även viktigt för att lösa knäckfrågan om mötet med kunden.

Samarbetet kunde slutligen invigas formellt av trafikborgarråd Daniel Helldén i mars 2017. Viktiga lärdomar från arbetet har varit att det tar tid att bygga relationer och förtroende för ett hållbart och varaktigt samarbete. Staden har i denna process spelat en viktig roll som processledare och facilitator samt genom att erbjuda en neutral plattform för dialog. Det faktum att konceptet är egenfinansierat från dag ett gör det unikt och #ÄLSKADESTAD har rönt stor uppmärksamhet såväl nationellt som internationellt och i oktober 2017 fick samarbetet motta Transportföretagens hållbarhetspris. Ett flertal internationella delegationer har varit på besök, bland annat deltagare från fem länder inom EU-projektet Eccentric samt politiker och chefstjänstemän från City of London. Kontoret har under 2017 även presenterat #ÄLSKADESTAD i olika sammanhang i Bryssel, Lissabon, London och Wuhan.

Kontoret för nu en dialog med Vasakronan, Ragn-Sells och Bring för att vidareutveckla konceptet älskade stad för ett större område med fler aktörer.

### **Genomföra ett off peak-projekt**

Samtal och omvärldsbevakning rörande off peak-transporter (off hour deliveries) inleddes 2013. Internationella kontakter och kunskapsutbyten har varit avgörande och resulterade i pilotprojektet Off peak som genomfördes 2014-2016 som ett samarbete mellan staden, KTH, Chalmers, AB Volvo, Scania, Lidl, Martin&Servera, Bring/Svebol logistics och Hartwall.

Projektet omfattade inledningsvis en Volvo elhybridlastbil som levererade varor till Lidl-butiker i innerstan. Senare adderades även en Scania biogaslastbil som användes för Martin&Serveras leveranser till ett antal restauranger och hotell i innerstan. Data från de två lastbilarnas distributionsrundor samlades in och användes för utvärdering. En stor del av projektet fokuserades på att lösa

problemet med störande ljud kopplat till fordonen och leveranserna. Tyst asfalt och tysta rullburar testades och fordonens chassin anpassades samt certifierades enligt holländska PIEK för att vara så tysta som möjligt under färd.

Slutrapporten presenterades i mars 2017. Erfarenheter från pilotprojektet har visat att den största utmaningen utgörs av de ljud som skapas under de sista metrarna av en leverans. Ytterligare en viktig slutsats är att bakgrundsljudet har en avgörande roll då gator med högre bakgrundsljud lämpar sig väl för off peak då de tillkommande ljuden inte överstiger befintlig ljudnivå. Resultaten pekar vidare på att den minskade trängseln gör att såväl körtid som leveranstid kan kortas genom off peak med bättre arbetsmiljö och minskade utsläpp som effekt.

Projektet har rönt stort internationellt intresse och många är intresserade av hur staden kan lösa policyfrågan. Resultatet har presenterats i ett flertal internationella sammanhang, bland annat var staden i mars 2017 finalister i EU-kommissionens SUMP Awards i Bryssel.

Projektet off peak fortsätter nu inom ramen för EU-projektet Eccentric där staden i samarbete med KTH nyligen avslutat en upphandling av ett fordonskoncept för start av ordinarie distribution under 2018.

### **Undersöka möjlighet till leveranstrafik i kollektivtrafikkörfält**

Kontoret har tillsammans med Sustainable innovation, Postnord och Chalmers tekniska högskola medverkat i projektet *Godstransporter i kollektivtrafikkörfält*, finansierat av Energimyndigheten. I projektet undersöktes möjligheten att tillåta vissa godstransporter i kollektivtrafikkörfält och huruvida detta är möjligt utan att busstrafiken påverkas negativt.

Projektet avslutades i mars 2017 och resultatet pekar på att det finns en potential att uppnå ökad framkomlighet, lägre energiåtgång, lägre klimatpåverkan och mindre luftföroreningar genom att flytta över godstrafik till kollektivtrafikkörfält. Slutrapporten pekar vidare på att såväl behovet av detta som potentialen för ett införande är störst på infartsleder i suburbana områden. En rad frågor rörande bland annat reglering, trafiksäkerhet, övervakning och prioritering behöver studeras vidare och i slutrapporten rekommenderas fortsatta studier innan demonstration planeras.

Kontoret utredde under 2017 möjligheten att införa ett gemensamt körfält för kollektivtrafik och tunga fordon på Hornsgatan mellan Ringvägen och Långholmsgatan. Utredningen visade att sträckan inte lämpar sig för denna typ av åtgärd eftersom åtkomsten till busshållplatser, lastplatser och angöring till fastigheter skulle hamna i konflikt och riskera att förvärra den befintliga situationen.

Kontoret deltar för närvarande i ett nationellt forsknings- och demonstrationsprojekt vid namn Kringfartslogistik. Inom projektet studeras möjligheten att på olika sätt prioritera godstransporter på in- och kringfartsleder där trafiken ofta flyter på som sämst. För närvarande pågår en genomförbarhetsstudie för att kombinera godstransporter och kollektivtrafik på en delsträcka av E6 i Göteborg vilken kommer att presenteras i mars 2018. Med utgångspunkt i denna ska möjligheten för demonstrationsprojekt i Göteborg och Stockholm under 2019 studeras vidare.

### **Införa fler lastplatser för reserverade tunga fordon och riktad övervakning**

Antalet lastplatser, så kallade ändamålsplatser, reserverade för tunga fordon har ökat från ca 98 stycken 2014 till 130 stycken vid slutet av 2017. Kontoret har även gett direktiv till parkeringsvakterna om att låta den så kallade kontrolltiden vara så lång som möjligt, minimum 10 minuter, vid dessa lastplatser. Syftet har varit att underlätta för leveranser där lastning och lossning tenderar att ta allt längre tid till följd av ex lång transportsträcka inom fastigheter. Kontoret har under 2017 inlett en dialog med fackliga representanter för åkeriförarna för att genomföra en översyn av lastplatserna i innerstan.

### **Se över uppställningsplatser i ytterstaden**

Kontoret tog under 2015 fram en utredning i syfte att kartlägga behovet av uppställningsplatser och identifiera möjliga platser för detta. En slutsats var att bristen på utrymme gör det svårt att tillskapa nya uppställningsplatser på gatumark. Den ökande befolkningen och den höga byggtakten gör även att utrymmesbristen bara blir större. Störst potential såg utredningen i att skapa nya uppställningsplatser på tomtmark där ytor skulle kunna samnyttjas för olika behov. Möjliga ytor att studera vidare kan exempelvis återfinnas i företagsområden eller bussdepåer. Andra möjliga idéer som lyfts är att iordningsställa uppställningsplatser på ytor som är föremål för kommande exploateringsprojekt eller på ytor inom skyddsavståndet intill utpekade leder för farligt gods.

Att tillskapa säkra, trygga och välfungerande uppställningsplatser i en växande stad ställer krav på resurser och samverkan på regional nivå. Den aviserade regionala godsstrategin för Stockholms län kan bli en plattform för fortsatt dialog kring denna fråga.

### **Genomföra ett teknikprojekt med lastplatssensorer**

Ett försök med lastplatssensorer genomfördes under 2014 på Apelbergsgatan i City inom ramen för projektet Innovativ parkering. Lösningen byggde på företaget Showparks lösning där fysiska sensorer installerades i körbanan varpå information om lastplatsens tillgänglighet erhöles via en mobilapp. KTH ansvarade för en utvärdering med fokus på förarnas perspektiv. En övergripande slutsats var att system som visar var parkerings- eller lastplatser finns och är lediga har potential att ge minskad söktrafik och därmed även minskade utsläpp. Förarna såg positivt på möjligheten att planera sin rutt utifrån tillgängligheten på lastplatser men påpekade att full nytta kan erhållas först om möjligheten att även boka lastplatsen adderas eftersom många fordon cirkulerar i staden och lastplatser snabbt blir upptagna. Vidare framhölls att ett sådant system bör vara fullt utbyggt för att omfatta alla lastplatser och möjligt att integreras med befintliga fleet-appar. Typ av transportuppdrag, förarens körsätt, tidsmarginal och förarens sätt att nyttja lastplatser pekades även ut som fler faktorer vilka påverkar möjligheten för systemet att verka och göra nytta. Kontorets bedömning är att en större utbyggnad av sensorer inte är aktuell med den teknik som testades inom projektet.

### **Utvärdera befintliga regleringar för leveranstrafiken**

Kontoret utredde 2017 effekter av att ändra längd- och viktbegränsningen i Stockholms stad, från dagens nuvarande tillåtlighet på max 12 meter. Studien visar att det finns stora potentiella vikt- och volymvinster av att tillåta längre och tyngre lastbilar i Stockholm. Det finns samhällsekonomiska vinster i form av effektivare transportsystem för leveransfordon om fordon upp till 15 meter tillåts. De positiva effekterna i form av slitage, bränsleförbrukning, utsläpp och trafiksäkerhet bedöms uppväga de negativa buller- och vibrationseffekterna.

Kontoret testar och utvärderar löpande olika alternativa lösningar för att förbättra gods- och citylogistiken i staden. Exempelvis har det långsamtgående elfordonet som transporterar gods inom #ÄLSKADESTAD getts dispens för att köra på gågator. Off peak innebär att möjligheter med en lättnad av stadens nattförbud för tung trafik i innerstan utreds. Under 2017 har staden inlett deltagande i Trafikverkets regeringsuppdrag för att testa geostaket i

urbana miljöer. På lång sikt kan detta arbete troligen leda till någon typ av förändrade regleringar.

### **Driva gods nätverk**

Kontoret har under de senaste fem åren byggt upp ett stort och värdefullt nätverk av kontakter såväl nationellt som internationellt inom transportbransch, akademi och offentlig sektor. Kontoret har medvetet valt att inte driva ett eget gods nätverk i stadens regi utifrån insikten att detta kräver mycket resurser för administration samt att en sådan grupp riskerar att bli för stor och ohanterlig för att ge givande resultat. Till följd av detta har kontoret istället valt en modell för löpande informell dialog med branschens aktörer. Kontoret försöker vara närvarande i varierande sammanhang och uppmuntra aktörer som har en idé att höra av sig. Kontoret deltar vidare i ett antal nationella och internationella nätverk varav de viktigaste nämns nedan.

### **Closer**

Closer är en nationell och neutral arena för samverkan inom transporteffektivitet. Kontoret har sedan flera år ett värdefullt utbyte och samarbete med Closer och sitter sedan våren 2017 med i styrelsen för Closer som representanter för Stockholms stad och svenska kommuner generellt. Kontoret ser Closer som en viktig plattform för nätverkande och erfarenhetsutbyte. Detta sker bland annat i form av round tables i gruppen Urban mobility som fyra gånger per år träffas för att utbyta erfarenheter på olika teman kopplat till citylogistik. Closer är ofta en plattform för nationella projekt för utveckling och innovationer kopplat till gods och citylogistik utifrån de idéer och behov som identifieras.

### **Mälardalsrådet**

Kontoret deltar aktivt i det godsrelaterade storregionala arbete som bedrivs i Stockholm-Mälarenregionen inom ramen för Mälardalsrådet. Rådet driver på frågan om godstransporter på Mälaren och koordinerar arbetet inom *En Bättre Sitt* om framtida infrastruktur och transporter. Mälardalsrådet har nyligen aviserat arbetet med en storregional godsstrategi.

### **Gods i tätort**

Gods i tätort är namnet på ett nätverk som drivs av Sveriges kommuner och landsting och samlar ett 10-tal svenska kommuner som arbetar aktivt med frågor rörande gods och citylogistik.

### Nationella satsningen

Sveriges kommuner och landsting är ordförande i ett nationellt gods nätverk där Stockholms stad ingår tillsammans med Göteborgs stad och Malmö stad samt Trafikverket i de tre regionerna. Nätverket har utgjort en viktig plattform för erfarenhetsutbyte mellan landets tre största städer.

### Eurocities

Kontoret har vid ett flertal tillfällen deltagit och presenterat sitt godsrelaterade arbete i nätverksträffar inom nätverket Eurocities. Senast i mars 2017 i Lissabon.

### C40

Kontoret deltar som stadens representant i nätverket Mobility Management inom det globala nätverket C40. Nätverket koordineras från London och ordnar löpande webinarier, studiebesök och konferenser samt faciliterar kunskapsutbyte mellan nätverkets parter. 2017 deltog kontoret på en workshop i Wuhan, Kina, där stadens godssatsningar presenterades och nya kontakter knöts med bland annat Buenos Aires, Paris, Auckland och Los Angeles. En delegation med parter inom C40 besökte i början av 2017 Stockholm och tog då bland annat del av #ÅLSKADESTAD vilket har bidragit till spridning av upplägget till internationella aktörer.

### Konferenser

Kontoret har under åren hållit ett stort antal presentationer om stadens godssatsningar på diverse nationella och internationella konferenser. Detta har ofta gett värdefulla kontakter med kunskapsutbyte och ringar på vattnet i form av idéer till nya initiativ. Till de viktigaste kan nämnas TRB (Transport Research Board) i Washington D.C, I-NUF (International Urban Freight Conference) i Los Angeles och EU-kommissionens Urban Development Network, TREFF (Transporteffektivitetsdagen) i Göteborg och Logical town i Lucca. Kontoret har även hållit en gästföreläsning på Pisa universitet och har årligen hållit föredrag i Almedalen.

### **Synliggöra leveranstrafikens behov internt**

Kontoret har ett löpande utbyte med stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret och miljöförvaltningen kring godsrelaterade frågor. Frågor som behandlas över förvaltningsgränserna är bland annat bygglogistik, masshantering, transporter av farligt gods samt lokalisering och funktion av terminaler och företagsområden. Inom trafikkontoret förs en löpande dialog mellan berörda avdelningar

och det har hållits ett flertal presentationer under årens lopp i syfte att sprida kunskap och förståelse samt bidra med kompetens i projektrelaterade frågor. Kontoret planerar att ytterligare växla upp arbetet med att öka kunskapen inom stadens tekniska förvaltningar inom ramen för den uppföljande handlingsplanen för godstrafik.