

Förslag till handlingsplan för godstrafik i Stockholms stad

Handlingsplan för godstrafik i Stockholms stad

©2018 Stockholms stad, trafikkontoret
Dnr: T2017-O3649

Författare och kontaktpersoner

Amanda Baumgartner,
amanda.baumgartner@stockholm.se
Robin Billsjö,
robin.billsjo@stockholm.se



Denna remissversion av handlingsplan för godstrafik i Stockholms stad ger förslag på mål och aktiviteter för perioden 2018–2022, men är inte färdigställd eller politiskt antagen. Arbetet med godstransporter är beroende av acceptans och medverkan från många aktörer. Staden önskar nu reflektioner och synpunkter på förslaget innehåll innan planen fastställs.

Förord

Vi är alla beroende av att varor finns på plats, att avfall transporteras bort och att staden är framkomlig. När Stockholm växer blir det allt viktigare att godstransporterna fungerar.

Stadens trafiksituation fungerar i stort väl men det är tidvis trångt med försämrad framkomlighet. Trots utbyggnad av ny, och underhåll av befintlig infrastruktur i regionen, kommer trängseln i vägnätet att öka till följd av befolkningsökningen.

Den tunga lastbilstrafiken står för en betydande andel av vägtrafikens utsläpp och är en utmaning att hantera i en växande stad. I takt med den ökande befolkningen tilltar behovet av mer transporter av varor och avfall samtidigt som den höga byggtakten ökar flöden av byggmaterial och massor. Att dessa är effektiva, säkra, gröna och pålitliga samt fungerar i samspel med övrig trafik i staden är en förutsättning för en levande och attraktiv stad.

Staden har tillsammans med en rad andra aktörer ett ansvar att hitta hållbara lösningar för godstrafiken. Nödvändiga transporter måste komma fram samtidigt som transporterna inte ska bidra till ökade negativa effekter för miljö och klimat. Aktiviteterna i den här handlingsplanen ska svara mot ovanstående utmaningar.

Innehåll

Förord	3
Inledning	6
Godstransporterna idag	8
Förslag på mål	11
Förslag till handlingsplan 2018–2022	12
Definitioner	16

Inledning



Varför en handlingsplan för godstrafik?

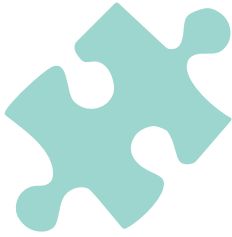
Godstrafiken står inför ett flertal utmaningar, inte bara klimatförändringen och ökade krav på miljö och säkerhet utan även den ökande befolkningen och ökad e-handel. Luftföroreningar och buller är några negativa konsekvenser från transporter av gods. Godstrafiken är dessutom både en del av och drabbas av den begränsade framkomligheten i staden. I takt med befolkningsökningen tilltar behovet av transporter av varor och avfall. Ökad trängsel bidrar till försämrad luftkvalitet och större bullerpåverkan samtidigt som tillgänglighet och effektivitet försämras då restiderna blir längre och mer opålitliga. Med detta som bakgrund behövs det således utvecklas nya smarta lösningar i det redan existerande transportsystemet som kan bidra till effektivare, säkrare och mer miljöanpassade godstransporter.

Syftet med denna plan är att formulera mål som styr mot denna riktning samt att förankra stadens arbete med godstrafiken under perioden 2018–2022. Planen fortsätter där den tidigare planen *En strategisk inriktning för bättre leveranstrafik 2014–2017* slutar. Stadens plats i det regionala systemet berörs samtidigt som fokus ligger på det arbete där staden har rådighet och kan göra mest nytta. Planen kommer inte att skapa en problemfri situation, men med planen som utgångspunkt hoppas staden på att tillsammans med andra aktörer hitta lösningar som kan bidra till en mer attraktiv stad.

Vem ansvarar för vad?

Stadens förvaltningar har olika ansvar för godstrafiken. Trafikkontoret arbetar bland annat för att det ska vara säkert och lätt att ta sig fram i trafiken, men samverkan med andra kontor och verksamheter är nödvändig för ett lyckat arbete. Miljöförvaltningen arbetar aktivt med att öka antalet miljöbilar, exploateringskontoret har rådighet över bygglogistik och masstransporter kopplat till stadens bostadsprojekt och stadsbyggnadskontoret fastställer markanvändningen. Staden är via fastighetskontoret, Sisab och bostadsbolagen även en stor fastighetsägare och Stockholms hamnar har med sina anläggningar en viktig roll för hela regionens logistik. Samverkan mellan stadens förvaltningar och bolag är en förutsättning för att på bästa sätt driva det godsrelaterade arbetet framåt.

Staden ansvarar tillsammans med andra aktörer för Stockholms attraktivitet. Till exempel skapar staden, transportörer, varuägare, varumottagare och fastighetsägare tillsammans förutsättningar för hur varor når slutanvändare och hur avfall transporteras bort. Alla aktörer har krav och perspektiv att förhålla sig till i logistikkedjan – bland annat när, var och hur leveranser sker. Samverkan är en nyckelfaktor för ett framgångsrikt och långsiktigt lyckat arbete och det är en förutsättning för genomförandet av handlingsplanen.



Strategi för ett
fossilbränslefritt Stockholm
2040

En pusselbit i en större helhet

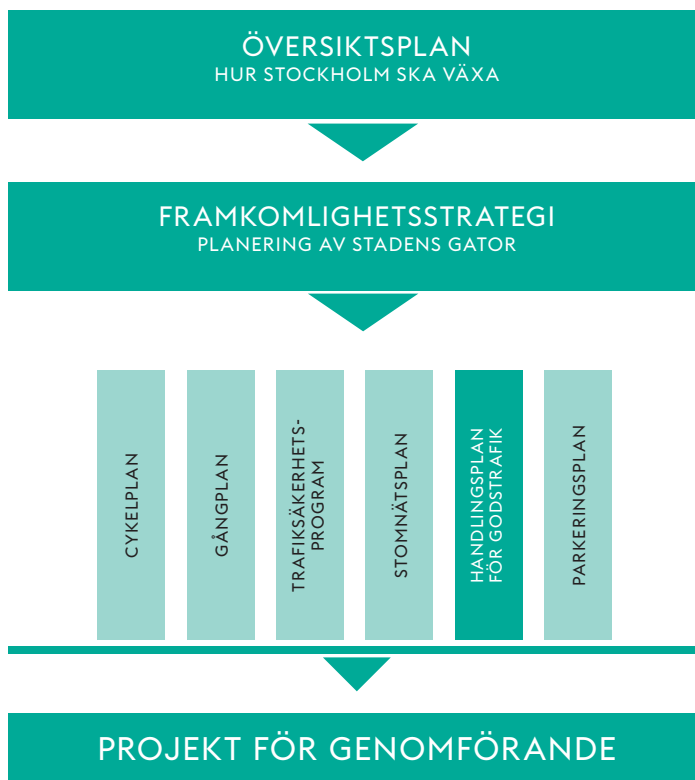
Kommunal nivå

Handlingsplanen för godstrafik är en del av arbetet med framtidens Stockholm. Förslagets mål baseras på inriktningen i Vision 2040 som beskriver hur Stockholms stad ska vara 2040. I översiktsplanen beskrivs hur staden ska växa för att visionen ska nås. Den snabba tillväxten är både en utmaning och en möjlighet och krav ställs på en framsynt lokalisering av bostäder, arbetsplatser, service, grönområden, gaturum och trafik.

Stockholms stads trafikstrategi, Framkomlighetsstrategin, styr planeringen av stadens vägar och gator med målet att förverkliga Vision 2040. Framkomlighetsstrategin konkretiseras i ett antal inriktningsplaner, bland annat för kollektivtrafikens stamnät, cykel, gång, parkering och trafiksäkerhet. Handlingsplanen för godstrafik är en av dessa planer och har till uppgift att peka ut mål och aktiviteter som bidrar till att uppfylla Framkomlighetsstrategins mål.

Staden har också andra program och strategier som berör godstransporter:

- Miljöprogram 2016–2019
- Strategi för fossilbränslefritt Stockholm 2040
- Strategi för miljöfordon och förnybara drivmedel
- Kajstrategi för Stockholms hamnar
- Avfallsplan 2017–2020
- Företagsområden i världsklass



Figuren visar hur de olika styrdokumenterna relaterar till varandra.

Regional och nationell nivå

Utmaningarna för godstrafik hanteras även på regional och nationell nivå. Stockholms läns landsting tar under 2018 fram en regional godsstrategi som är nära kopplad till den regionala utvecklingsplanen RUFSS 2050. Den regionala godsstrategin syftar bland annat till att öka kunskapsnivån och utveckla planeringsunderlag. Strategin ska leda till stärkt regional samsyn om länets godshantering samt ökat fokus på områden där samverkan och utvecklingsinsatser krävs.

Inom Mälardalsregionen pågår arbetet med att ta fram en storregional godsstrategi. Dessutom arbetar regeringen med framtagandet av en nationell godsstrategi.

Godstransporterna idag



Omkring

7000

lastbilstransporter tar hand om avfallet i Stockholms län per vecka.



En av fyra

lastbilar körs tomma.

Flöden in och ut ur regionen

Stockholms stad är del av en region med tjänstebaserad ekonomi och är därför beroende av varuimport – mer ska in i staden än vad som levereras ut. Godstransporter försörjer staden med varor och bidrar till dess attraktivitet.

Varor tas in till regionen på lastbil, järnväg eller via sjöfart och flyg, men sista sträckan sker i de flesta fall med lastbil från någon av godsterminalerna utanför de centrala delarna av staden varpå lastbilar i allmänhet går tomma ut ur staden.

Samordnad data om godstransporterna i Stockholm saknas idag eller är bristfällig, varför statistiken i det här dokumentet bygger på Trafikanalys lastbilsundersökning för länet. Statistiken bygger vidare på de transporter som både har sin start och slutdestination inom länet, varför beskrivningen inte är komplett. Enligt Trafikanalys sker det inom Stockholms län omkring 100 000 lastbilstransporter per vecka varav en fjärdedel utgör transporter av livsmedel och post/budleveranser och en fjärdedel körs tomma (Se tabell 1).

Masstransporter utgör den enskilda kategori av gods som har flest antal lastbilstransporter. Med masstransporter menas transporter av ballastmaterial som används i betong, asfalt, som fyllnadsmaterial och som järnvägsmakadam. Omkring 18 procent av antalet lastbilstransporter består av ballastmaterial. Många transporter utgörs även av avfall som ofta har ett motriktat flöde. En vara blir tillslut till avfall för kunden och det avfallet behöver hämtas upp och transporteras bort för att tas om hand. Omkring 7 000 lastbilstransporter tar hand om avfallet i Stockholms län per vecka.



En övervägande del av alla transporter i regionen sker på lastbil. Mälardalsregionen har en stor potential att flytta över en del av lastbilstrafiken till sjöfart tack vare Mälarens utbredning i regionen. Sedan 2014 är det möjligt att även i Sverige använda fartyg för inlandssjöfart då EU:s regelverk för inre vattenvägar implementerades i svenska föreskrifter. Inlandssjöfart har potential att bli ett viktigt komplement till väg och järnväg.

Tabell 1. Godstransporter på lastbil av olika varukategorier i Stockholms län fördelat på transporter per vecka under 2016. (Trafikanalys 2017)

Typ av transport	Antal/vecka	Andel i procent
Tomtransporter	26 000	26
Berg, jord, grus	19 000	18
Containrar och pallar, tomma	15 000	15
Livsmedel	10 000	9
Hushållsavfall	7 000	7
Post och paket	5 000	5
Samlastat gods/styckegods	4 000	4
Cement och glas	4 000	4
Övrigt	12 200	12
Totalt	102 000	100%

Godstrafiken i stadens offentliga rum

Lastplatser på stadens gator utgör i många fall det enda alternativet vid leverans av varor och hämtning av avfall. Lastkajer och lastfar inom fastigheter saknas i de flesta fall och har ibland för låg höjd för att kunna nyttjas på bästa sätt. Lastbilar kan ha svårt att ta sig fram och angöra på grund av olovlig parkering på och i anslutning till lastplatser. Brist på tillgång till kantstensutrymme riskerar att leda till dubbeluppställning med konsekvenser för såväl arbetsmiljön som framkomlighet och trafiksäkerhet.

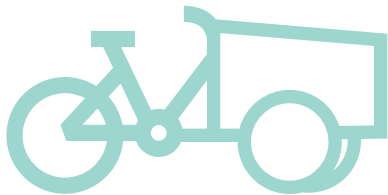
Ofta räcker inte heller den tillåtna tiden för att lasta och lossa på en lastplats (framförallt för tunga varor som till exempel drycker), vilket bidrar till ökad risk för parkeringsanmärkning. Det finns även problem med allt fler stölder som förare och fordon utsätts för. Sammantaget bidrar detta till en stressig arbetsmiljö för yrkesförarna och stadsmiljön riskerar att uppfattas som rörig, bullrig och mindre attraktiv.

Förutom de vars uppgift det är att leverera gods, påverkas även andra grupper av transporter i staden. Människor som går och cyklar känner sig ofta utsatta i miljöer med tunga fordon. Dessutom påverkar alla fordon som inte står rätt parkerade räddningstjänstens nödvändiga behov av framkomliga gator.



Målet om ett
fossilbränslefritt Stockholm

2040



Trender och framtida utmaningar

Klimatförändringen är en global utmaning som har stor påverkan på gods-transporterna till följd av transportsektorns stora del av utsläppen av växthus-gaser. Användningen av fossila bränslen måste fasa ut till förmån för håll-bara alternativ för att kunna möta målet om ett fossilbränslefritt Stockholm 2040. Med den snabba teknikutvecklingen skapas möjligheter för innovativa lösningar som kan bidra till att bland annat minska skadliga emissioner från transporter och samtidigt effektivisera transportsystemet.

Begreppet cirkulär ekonomi blir allt vanligare bland såväl producenter som konsumenter. Grundtanken bakom den cirkulära ekonomin är att minska förbrukningen och effektivisera resursutnyttjandet. Även vid en sådan omställning kommer transporter vara viktiga. Produkterna kommer kunna återanvändas och återvinnas varför det behövs en ökning av motriktade flöden.

Stockholmsregionen är landets största konsumentmarknad. Den ekonomiska tillväxten och befolkningstillväxten i regionen bidrar till att antalet varu-transporter ökar. E-handeln förutspås öka kraftigt vilket i sin tur ökar antalet transporter. Framförallt märks en ökning av fler och mindre transportfordon som levererar färre varor per tillfälle då kravet på hemleveranser kvällar och helger ökar. Ökning väntas även ske av bygg- och masstransporter i samband med ett ökat bostadsbyggande och fler infrastrukturprojekt.

Om utvecklingen fortsätter utan att åtgärder vidtas finns det risk för att stadens offentliga rum blir mindre attraktiva att vistas i samtidigt som näringslivet påverkas negativt. Därför är det viktigt att våga ifrågasätta invanda synsätt hitta lösningar som ökar fyllnadsgraden, minimerar antalet fordonsrörelser i staden och bidrar till att stadsmiljön är en attraktiv plats att vistas på.

Förslag på mål

1

Tillgänglighet och förutsägbarhet för godstransporter ska öka

Godstransporterna i staden måste tillåtas att fungera effektivt, med en god tillgänglighet och förutsägbarhet för berörda parter. Ökad förutsägbarhet kan uppnås genom enklare tillgång till mottagningspunkter och bättre framkomlighet i systemet som helhet. Det kan till exempel handla om att tillåta nattleveranser, att öka samlastning eller skapa god tillgänglighet till lastplatser.

2

Lösningar för godstransporter ska bidra till en minskad miljöpåverkan och en attraktiv stad

Framtidens godstransporter behöver svara mot krav på framkomlighet, säkerhet, miljö och klimat. Lösningar ska präglas av nytänkande och innovation samt en smart kombination av olika transportslag beroende på exempelvis geografiskt läge och typ av flöde. Genom att minimera antal godsfordon i stadens offentliga rum och använda lösningar som har så liten negativ inverkan som möjligt kan godstransporterna vara med och bidra till den attraktiva staden.

3

Planering för godstransporter ska ske i nära samverkan mellan staden och andra aktörer

Stadens godsflöden är ett komplext ämne som berör en stor mängd aktörer inom såväl offentlig som privat sektor och akademi. För att nå hållbara lösningar krävs nära samverkan mellan staden och dessa aktörer. Deltagande i nätverk och andra forum för ökad förståelse och tillfällen att identifiera samarbetsmöjligheter är därmed en bärande del i stadens godsrelaterade arbete.

Förslag till handlingsplan 2018–2022

Staden har inte ensam rådighet över godstrafiken. Den berör såväl offentliga som privata aktörer inom olika branscher och det är endast tillsammans med dessa aktörer som hållbara lösningar kan utvecklas. En viktig del av stadens arbete utgörs således av nätverkande och en löpande dialog med privata och offentliga aktörer. Arbetet bedrivs löpande i syfte att omvärldsbevaka och förstå behoven utifrån marknadens perspektiv, utveckling och trender samt identifiera nya samarbetsformer. Detta arbetsätt genomsyrar alla aktiviteter i handlingsplanen

1

Staden ska skapa möjligheter för transporter off peak

Att styra om transporter till de delar av dygnet då infrastrukturen är mindre belastad är ett effektivt sätt att uppnå mål om förbättrad framkomlighet och minskad miljöpåverkan. Projektet off peak som pågick 2014–2016 visade att varudistribution off peak kan ge snabbare körningar, kortare leveranstider, bättre arbetsmiljö och minskade utsläpp av koldioxid och luftföroreningar. Staden ska därmed verka för en överflyttning av transporter till tider med mindre trängsel genom följande punkter.

- Arbeta fram generella riktlinjer för var transporter ska tillåtas nattetid och vilka kriterier som ska gälla inför ett skarpt införande. Aktiviteten påbörjas 2018 och ska baseras på den kunskap som har byggts upp inom tidigare och pågående off peak-projekt.
- Bygga vidare på pilotprojektet Off peak inom ramen för EU-projektet Eccentric. Inom projektet planeras för att ge dispens till en ny ordinarie distributionsrunda för driftsättning under 2018. Syftet med projektet är att bygga vidare på tidigare utvärdering och inhämta mer kunskap om utmaningar kopplat till transporter off peak.

2

Staden ska uppmuntra och vara delaktiga i demonstrationer med nya innovativa godslösningar

Utvecklings- och innovationsprojekt bidrar till löpande omvärldsbevakning och erfarenhetsutbyte och är dessutom oftast avgörande för lanseringen av nya innovativa lösningar. Kontoret avser fortsätta sitt arbete med att driva på och delta i projekt med andra parter utifrån de frågor och problem som identifieras i olika nätverk. Nedan redogörs för några exempel på pågående projekt som rymms inom aktiviteten.

- Deltagande i Trafikverkets regeringsuppdrag för att demonstrera möjligheterna med geostaket i urbana miljöer.
- Arbeta för en förbättrad framkomlighet för godstransporter på in- och kringfartsleder och genomföra en demonstration inom ramen för projektet Kringfartslogistik.

3

Staden ska verka för ett ökat utnyttjande av vattenvägarna för godstransporter

I Mälardalsregionen finns en potential att flytta över en del av lastbilstrafiken till sjöfart. Staden ska verka för genomförandet av pilotprojekt om gods på vatten i syfte att öka kunskapen och identifiera barriärer och utmaningar.

4

Staden ska verka för bättre förutsättningar för godstransporter med lätta elfordon

Det är konkurrens om utrymmet i staden och vissa leveranser skulle kunna ske med lätta elfordon, t.ex. lastcykel eller truck. Staden ska tillsammans med berörda aktörer undersöka hinder och verka för bättre möjligheter för denna typ av fordon att transportera gods.

5

Staden ska verka för ökad samlastning och styrning mot effektiva och hållbara logistiklösningar

Samlastning av gods syftar till att uppnå en högre fyllnadsgrad och färre fordon som rör sig i stadens offentliga rum. För de transporter där staden har rådighet kan styrning och kravställning vara effektiva sätt att nå önskade resultat. Nedanstående initiativ kopplat till aktiviteten har redan inletts.

- Verka för en vidareutveckling av den kommersiella samlastningen #ÄLSKADESTAD med fler aktörer och större geografisk täckning.
- Trafikkontoret ska tillsammans med berörda förvaltningar fortsätta verka för en ökad effektivisering och identifiera hållbara logistiklösningar för stadens egna varuleveranser.

6

Staden ska verka för en effektivare bygglogistik och masshantering med minskad trafik

En effektivare hantering av massor med exempelvis lokal återvinning har potential att ge betydande effekter för staden. Exploateringskontoret har i budget för 2018 fått i uppdrag att samordna planeringen av logistik, teknisk infrastruktur samt hanteringen av schakt- och återfyllningsmassor i syfte att minska trafiken. Samverkan ska ske med berörda förvaltningar och bolag där trafikkontoret naturligt ingår. Arbetet ska bland annat resultera i en handlingsplan för masshantering.

7

Staden ska öka kunskapen om godstransporter inom Stockholms stad som organisation

Stadens roll i att skapa förutsättningar för effektiva och smarta godstransporter återfinns inom olika förvaltningar och avgörs i olika skeden av planeringsprocessen. Inom ramen för det strategiska arbetet med godstransporter har kunskap och erfarenhet byggts upp. Denna kunskap behöver spridas till fler delar av stadens organisation i syfte att få ett större genomslag. För att uppnå detta ska trafikkontoret utveckla former för ökad förståelse för godstransporter hos stadens planerare inom de tekniska förvaltningarna.

8

Staden ska analysera och peka ut viktiga strategiska platser och noder för godstransporter

I takt med befolkningstillväxten kommer godstransporterna att öka. För att undvika onödiga transporter och främja smarta lösningar behöver staden ha en samsyn kring strategiska lägen för godshantering, till exempel företagsområden, terminaler samt viktiga järnvägsanläggningar, hamnar och kajer. En annan viktig fråga är lokalisering av drivmedelsstationer. Arbetet ska ske genom samverkan mellan berörda förvaltningar och på regional nivå.

9

Staden ska arbeta för bättre data om godstrafiken

Idag saknas detaljerat underlag om godstrafikflöden i staden. Uppgifter på olika nivå återfinns hos ett flertal aktörer. Befintlig information behöver sammanställas och kompletteringar göras med utökade mätmetoder i syfte att erhålla ett bättre planeringsunderlag. En förutsättning för gott resultat är samverkan med andra aktörer som kan bidra med viktiga underlag.

10

Staden ska löpande utvärdera och vid behov justera regleringar för godstrafiken

Lastplatser på allmän gata utgör i många fall den sista eller första sträckan av en godstransport. God tillgänglighet till lastplatser är således avgörande för att godshantering ska fungera och bidra till en levande stad. För att minimera fordonsrörelser i samband med raster kan det behövas parkeringsplatser för tunga fordon där många leveranser sker. En annan aktuell fråga kan vara att se över användningen av bärighetsklasser och tidsreglering på stadens gator.

Aktivitet	Mål 1	Mål 2	Mål 3
Skapa möjligheter för transporter off peak	X	X	X
Demonstrationer med nya innovativa godslösningar	X	X	X
Ökat nyttjande av vattenvägarna för godstransporter	X	X	X
Bättre förutsättningar för godstransporter med lätta elfordon	X	X	X
Ökad samlastning och styrning mot effektiva och hållbara logistiklösningar	X	X	X
Effektivare bygglogistik och masshantering med minskad trafik	X	X	X
Öka kunskapen om godstransporter inom Stockholms stad	X		X
Pecka ut viktiga strategiska platser och noder för godstransporter	X		X
Bättre data om godstrafiken	X		X
Löpande översyn av regleringar för godstrafiken	X		X

Definitioner

Begrepp	Definition
E-handel	När ett företag eller en konsument säljer, köper eller byter en produkt, tjänst eller information över internet. Tenderar att leda till fler små transporter.
Fyllnadsgrad	Andel av ett fordons kapacitet (vikt eller volym) som utnyttjas vid en godstransport.
Geostaket	Även geofencing eller zone management. Användning av teknik för att styra vissa funktioner i fordon (ex. drivlina, hastighet och/eller tillträde) beroende på geografiskt område.
Gods	Varor, avfall, ballast och byggmaterial.
Lastkaj	Plattform för att underlätta lastning och lossning från lastbärare till lossningsplats.
Lastfar	(O)bemannat utrymme under mark som används för leveranser. Här kan finnas lastplatser och/eller lastkajer.
Lastplats	Del av allmän plats som är reglerad som ändamålsplats för att lasta eller lossa tungt eller skrymmande gods.
Lätt elfordon	Mindre eldrivet fordon eller arbetsredskap som kan nyttjas för godstransport i städer, t.ex. lastcykel eller truck.
Motriktat flöde	Flöde av gods motriktat det som avses vid distribution. Oftast avfall av något slag.
Off peak-leverans	Leverans av varor under tider då vägnätet är mindre belastat, dvs utanför rusningstid. Kan innebära leverans nattetid men även sen kväll eller tidig morgon.
Samlastningscentral	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.