

## Förslag till handlingsplan för godstrafik i Stockholms stad

Svar på remiss från trafikkontoret dnr T2017-03649

### Förvaltningens förslag till beslut

Remissen besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande

Christina Klang  
stadsdelsdirektör

Therese Rosén  
avdelningschef

### Sammanfattning

Stockholm stads trafikstrategi, Framkomlighetsstrategin, styr planeringen av stadens vägar, gator och offentliga rum. Framkomlighetsstrategin konkretiseras i ett antal inriktningsplaner där godstrafik utgör en del. *Handlingsplan för godstrafik i Stockholms stad* tar vid där den tidigare planen *En strategisk inriktning för bättre leveranstrafik 2014-2017* slutar. Nya mål har formulerats och handlingsplanen har uppdaterats med aktiviteter för perioden.

Förvaltningen är positiv till att en ny plan, som är viktigt för att målen om ett fossilbränslefritt Stockholm 2040 och att Stockholm ska kunna fortsätta vara en attraktiv stad ska kunna uppnås, har tagits fram.

Förvaltningen är positiv till att styra om transporter till tider då infrastrukturen är mindre belastad. För att värna boendemiljön för stadens invånare vill dock förvaltningen understryka betydelsen av att det ställs höga buller- och miljökrav på distributörer och fordon i samband med detta. Förvaltningen är också positiv till pilotprojektet att verka för mer transport av gods på vatten, vilket det finns en stor potential för i Mälardalsregionen. Här bör projektet med masshantering på vatten som genomförs i byggandet av Norra Djurgårdsstaden lyftas fram som ett gott exempel.

### Bakgrund

Trafikkontoret har remitterat förslaget till handlingsplan för godstrafik i Stockholms stad till bland annat Östermalms stadsdelsnämnd för besvarande. Yttrandet ska vara trafikkontoret tillhanda senast den 6 maj 2018.

## Ärendet

Stockholm stads trafikstrategi, Framkomlighetsstrategin, styr planeringen av stadens vägar, gator och offentliga rum med målet att förverkliga Vision 2040. Framkomlighetsstrategin konkretiseras i ett antal inriktningsplaner där godstrafik utgör en del parallellt med kollektivtrafikens stomnät, cykel och gång. Med godstrafik menas transport av varor, avfall, ballast och annat byggmaterial. *Handlingsplan för godstrafik i Stockholms stad* tar vid där den tidigare planen *En strategisk inriktning för bättre leveranstrafik 2014-2017* slutar.

Nya mål har formulerats och handlingsplanen har uppdaterats med aktiviteter för perioden. Aktiviteterna som pekas ut bygger vidare på det nätverk som etablerats och de initiativ som genomförts inom ramen för den tidigare inriktningen.

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.

## Ansvarsfördelning

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.

### **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 RUF5 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.

### **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.

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 järnvägs makadam. 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.

### 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 all fordon som inte står rätt parkerade räddningstjänstens nödvändiga behov av framkomliga gator.

### Trender och framtida utmaningar

Klimatförändringen är en global utmaning som har stor påverkan på godstransporterna till följd av transportsektorns stora del av utsläppen av växthusgaser. Användningen av fossila bränslen måste fasas ut till förmån för hållbara 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 varutransporter 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 nya mål

##### **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.

##### **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.

##### **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 arbetssätt genomsyrar alla aktiviteter i handlingsplanen, som är kopplade till de tre mål som beskrivs ovan.

### **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.

### **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. Trafikkontoret 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 ryms 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.

### **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.

### **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, till exempel lastcykel eller truck. Staden ska tillsammans med berörda aktörer undersöka hinder och verka för bättre möjligheter för denna typ av fordon att transportera gods.

### **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.

### **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.

### **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.

### **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.

### **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.

### **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.



## **Ärendets beredning**

Ärendet har beretts av parkmiljöavdelningen norra innerstaden.

## **Förvaltningens synpunkter och förslag**

Förvaltningen är positiv till att handlingsplan för godstrafik i Stockholms stad har tagits fram. Planen innehåller tydligt beskrivna aktiviteter, vars genomförande är viktigt för att målet om ett fossilbränslefritt Stockholm ska kunna uppnås år 2040.

Genomförandet av planen är också viktig för att Stockholm ska kunna fortsätta vara en attraktiv stad med ett välmående näringsliv. Förvaltningen anser dock att staden bör ta fram egen statistik över transporter av gods inom staden, då de data som Trafikanalys tagit fram för hela länet inte ger en heltäckande bild. Förvaltningen saknar även en plan för hur transporter av farligt gods i staden ska utvecklas framåt, vilket inte finns med i beskrivningen.

Förvaltningen är positiv till att styra om transporter till tider då infrastrukturen är mindre belastad. För att värna boendemiljön för stadens invånare vill dock förvaltningen understryka betydelsen av att det ställs höga buller- och miljökrav på distributörer och fordon i samband med projektet att försöka tillåta leveranser under kvälls- och nattetid.

Förvaltningen är också positiv till pilotprojektet att verka för mer transport av gods på vatten, vilket det finns en stor potential för i Mälardalsregionen. Här bör projektet med masshantering på vatten som genomförs i byggandet av Norra Djurgårdsstaden lyftas fram som ett gott exempel.

Avslutningsvis skulle förvaltningen vilja se en beskrivning av hur handlingsplanen ska följas upp efter genomförandeperioden och på vilket sätt måluppfyllelsen ska mätas.

## **Bilagor**

Remissen Förslag till handlingsplan för godstrafik i Stockholms stad.