

En del av framkomlighetsstrategin

Godstrafikplan



Stockholms
stad

stockholm.se/godstrafik



Innehåll

- 4 Inledning
- 10 Varför en godstrafikplan?
- 12 Vem ansvarar för vad?
- 16 Planeringsinriktningar
- 18 Handlingsplan 2018–2022

Godstrafikplan © 2018 Stockholms stad, trafikkontoret | Dnr: T2017-03649

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

Foto Lennart Johansson (s 2, 4, 14, 16), Jeppe Larsen MOVEBYBIKE (s 8), Stockholms stad (s 9),
Håvard Jörstad (s 10, 27), Simon Gate (s 12, 18), Yanan Li (s 31), Ola Dusegard (s 16, 23), Scania (s 20),
Jernhusen (s 28), Getty Images (s 1, 7, 24)

Layout och produktion BLOMQUIST.SE **Tryck** Åtta.45 Tryckeri **Artikelnr** 15976 Trafikkontoret 2018-06

Inledning

Stockholms stad utgör centrum i en tillväxtregion. Länets befolkning beräknas öka från dagens omkring 2,3 miljoner till närmare 3,4 miljoner invånare år 2050 (RUF 2050, 2018, Utställningsförslag SLL). Inom Stockholms stad spås dagens ca 950 000 invånare öka till omkring 1,3 miljoner invånare år 2040. Stockholmsregionen är samtidigt landets största konsumentmarknad med en växande ekonomi.

När Stockholm växer blir det allt viktigare med välfungerande och effektiva godstransporter eftersom vi alla är beroende av att varor kan levereras, att avfall transporteras bort samtidigt som staden är framkomlig och trevlig att vistas i.

Regionens infrastruktur byggs ut, men befolkningsökningen kommer ändå att innebära ett ökat tryck på infrastrukturen. Det gäller i synnerhet för Stockholms stad som har en särställning i regionen i egenskap av central regionkärna. Situationen ställs på sin spets i innerstaden där framtidens väginfrastruktur kommer att vara i stort sett densamma som idag. Detta ställer krav på nytänkande och innovation i utvecklingen av nya lösningar för godstrafiken. Staden har tillsammans med en rad andra aktörer ett gemensamt ansvar för denna utveckling. Nödvändiga transporter måste komma fram samtidigt som godstrafiken måste minska sin påverkan på miljö och klimat.

Godstrafiken idag

Stockholmsregionen domineras av en tjänstebaserad ekonomi och är därför beroende av varuimport – mer ska in i regionen än vad som transporteras ut. Godstransporter når regionen med sjöfart, järnväg, väg eller flyg, men sista sträckan sker i de flesta fall med lastbil från någon av godsterminalerna utanför de centrala delarna av staden varpå returtransporten av lastbilar i allmänhet går tomma ut ur staden.

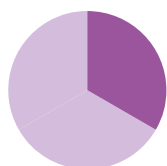
Regionens hamnar utgör en viktig del för godstrafiken. Vattenvägen till Stockholms län går främst via Södertälje hamn eller Stockholms hamnar i Nynäshamn, Stockholm eller Kapellskär. År 2020 öppnar Stockholms hamnars nya storhamn Norvik norr om Nynäshamn. Godsflöden som idag trafikerar hamnarna i centrala Stockholm kommer då att styras om till övriga hamnar med undantag för det rullande gods som hanteras i den reguljära färjetrafiken. Gods som ankommer sjövägen lastas om till lastbil eller tåg. Norvik kommer att innebära nya godsflöden med ökade transporter på väg och järnväg från Norvik till övriga regionen. Idag är det få aktörer som nyttjar de inre vattenvägarna för transporter av gods, trots att Mälaren har goda förutsättningar för ändamålet. 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.



Inom Stockholms stad spås dagens ca 950 000 invånare öka till omkring 1,3 miljoner invånare år 2040.

40

Kapacitetsmässigt kan ett tåg ersätta omkring 40 lastbilar.



I Sverige står inrikes transporter för omkring en tredjedel av utsläppen av växthusgaser.

Stockholm – en knutpunkt

Stockholm är en knutpunkt i det nationella järnvägsnätet. Järnvägssystemet har en central roll i godstrafiksystemet med möjlighet till snabba, kapacitetsstarka och miljövänliga transporter. Det finns ett flertal mindre omlastningsplatser mellan järnväg och väg i såväl södra som norra delen av länet medan större kombiterminaler återfinns i Södertälje, Årsta och Rosersberg. Kapacitetsmässigt kan ett tåg ersätta omkring 40 lastbilar. Lunda utgör ett av Stockholms stads renodlade verksamhetsområden med goda förutsättningar för att utveckla kopplingen till järnvägen.

Stockholms stad är även en knutpunkt i regionens övergripande vägnät där Förbifart Stockholm och Tvärförbindelse Södertörn kommer att förändra förutsättningarna framöver. Godsterminaler återfinns i såväl södra som norra länshalvan och är i allmänhet lokaliserade i anslutning till det övergripande vägnätet. Sista sträckan till slutmottagare går i princip alltid på väg med lastbil efter omlastning vid någon av regionens godsterminaler. Större köpcentrum och Stockholm city har i allmänhet underjordiska godsmottag för varu- och avfallshantering, men en stor del av godstransporterna är beroende av lastplatser på allmänna gator varför hanteringen av de så kallade ”last mile”-transporterna är en viktig del av Stockholms utmaningar. Brist på tillgång till kantstensutrymme riskerar att leda till dubbeluppställning med negativa konsekvenser för såväl arbetsmiljö som framkomlighet och trafiksäkerhet.

En växande region innebär ökade transporter

Regionens alla byggprojekt genererar godsflöden av varierande karaktär, men med betydande påverkan på stadsmiljön. I projektens inledande fas utgör ofta transporter av bergmaterial det huvudsakliga flödet för att sedan övergå i leveranser av material och byggelement. Lastbilstransporter är idag dominerande för dessa flöden och det stora antalet byggprojekt i regionen medför betydande påfrestningar på existerande infrastruktur.

Den traditionella godstrafiken har negativa konsekvenser på miljö och klimat i form av buller, försämrad luftkvalitet och koldioxidutsläpp. Den är dessutom både en del av och drabbas av den begränsade framkomligheten i staden vilket i sin tur ger mer opålitliga och längre restider.



Mellan 2016 och 2017 ökade e-handeln med 16%. År 2017 stod e-handeln för 8,7% av den totala detaljhandeln.

Trender och framtida utmaningar

Klimatförändringen är vår tids stora ödesfråga. I Sverige står inrikes transporter för omkring en tredjedel av utsläppen av växthusgaser. Enligt det klimatpolitiska ramverk som beslutades om år 2017 ska de svenska utsläppen från transportsektorn minska med 70 procent till 2030 jämfört med 2010 och Sveriges totala utsläpp ska vara nettoll år 2045. Stockholms stad har som mål att vara fossilbränslefritt redan 2040 och stadens klimatstrategi, Strategi för fossilbränslefritt Stockholm 2040, pekar ut vägen för att nå dit. Inom vägtransportsektorn handlar det om åtgärder inom energieffektivare fordon och förnybar energi samt transportsnålhet.

E-handeln innebär förändrade konsumtionsmönster, som ställer nya krav på infrastruktur och utrymmen i fastigheter. År 2017 stod köpen online för 8,7% av den totala detaljhandeln vilket är en ökning med 16% från föregående år (E-barometern Årsrapport 2017). E-handeln tillväxt bidrar även till förändrade flöden för godstrafiken med fler och mindre mottagare av varor. Hemleveranser sker ofta med mindre fordon och under fler av dygnets timmar jämfört med ordinarie varudistribution och ombud blir en allt större mottagare av styckegods. Den stora förekomsten av fria returerna genererar transporter i ett motriktat flöde. E-handeln kan i teorin minska transporter om konsumenterna avstår från individuella resor. Verkligheten visar dock att konsumenterna gärna vill se produkterna innan köp, varför resultatet istället ofta blir dubbla transporter.

70

De svenska utsläppen från transportsektorn ska minska med 70% till 2030 jämfört med 2010.



Lastcykelleverans.

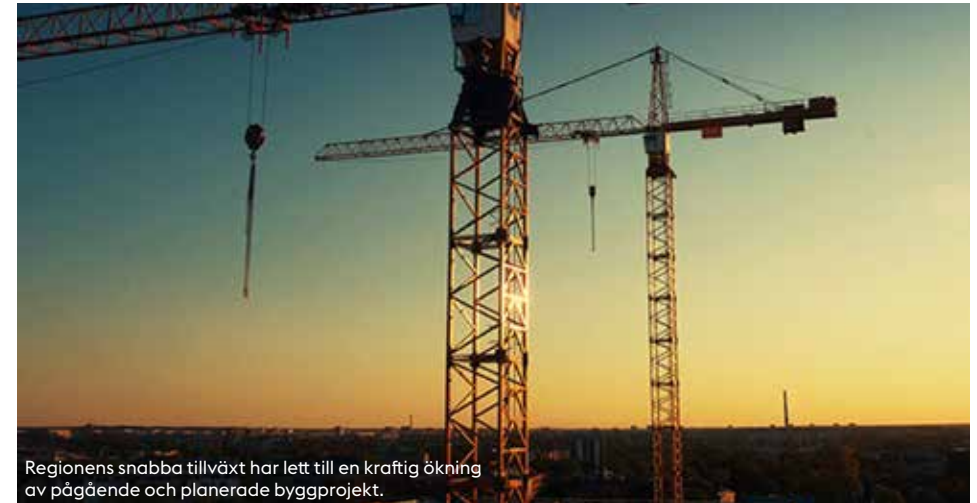
Digitaliseringen innebär en omvandling av samhället som i allt högre grad påverkar samhällsfunktioner, näringsliv och invånare. Möjligheten till ständig uppkoppling påverkar både utformningen av stadsmiljöer och byggnader samt transportsystemets effektivitet.



Med elektriska fordon kan såväl utsläpp som en stor del av bullret reduceras.

Digitaliseringen bidrar även till automatiseringen av fordonsflottan. Ökad automatisering inom godstransportkedjan kan bidra till säkrare och mer kostnadseffektiva transporter. Med uppkopplade fordon skapas även möjligheter för ökad styrning av transporter på stadens villkor, till exempel genom geofencing, där ett fordonas funktioner styrs utifrån villkor uppsatta för en geografisk zon. Det kan betyda att ett hybridfordon automatiskt går över till eldrift vid inträde i en miljözon eller att hastigheten kan begränsas till gångfart i fotgängartäta miljöer.

Teknikutveckling och användning av alternativa drivmedel går snabbt framåt. Elektrifiering av fordonsflottan går snabbare än väntat vilket förändrar förutsättningarna för godstrafiken. Fulllektriska distributionslastbilar börjar nu komma ut på marknaden och Sverige ligger långt fram inom test och utveckling av elvägar. Med elektriska fordon reduceras såväl utsläpp som en stor del av bullret vilket kraftigt minskar godstrafikens negativa inverkan på stadsmiljön och skapar möjligheter för transporter under fler av dygnets timmar. Inom citylogistik ökar även användningen av lätta elfordon i form av truck och lastcykel som ofta kan erbjuda



Regionens snabba tillväxt har lett till en kraftig ökning av pågående och planerade byggprojekt.

en högre tillgänglighet än bil i täta stadsmiljöer. Mikroterminaler för omlastning till mindre fordon på sista sträckan blir allt vanligare och kan med fördel kombineras med transporter nattetid.

Regionens snabba tillväxt har lett till en kraftig ökning av pågående och planerade byggprojekt. Stockholms stad har som mål att bygga 140 000 nya bostäder mellan 2010–2030 och många andra kommuner inom länet har ambitiösa mål för bostadsbyggandet. Samtidigt planeras för eller pågår många större infrastrukturprojekt som Förbifart Stockholm, tunnelbaneutbyggnaden, en ny avfallstunnel under Stockholm och tvärförbindelse Södertörn. Alla dessa projekt genererar en stor mängd transporter av bergmassor och byggmaterial som skapar stora belastningar på befintlig infrastruktur. När allt fler projekt sker på en begränsad yta och i befintliga stadsdelar kommer en högre grad av samordning av krävas.

Inlandssjöfart på Mälaren har en stor potential att ersätta lastbiltransporter med positiva effekter i form av högre energieffektivitet, minskade utsläpp och minskad trängsel. För att inlandssjöfarten ska bli lönsam krävs lämplig hanteringsutrustning för omlastning och tillgång till kajplatser i strategiska lägen.



Stockholms stad har som mål att bygga 140 000 nya bostäder mellan 2010–2030.



Varför en godstrafikplan?

Välfungerande godstransporter är en förutsättning för den attraktiva staden genom att förse staden med varor och tjänster samt säkerställa att avfall och återvinningsmaterial transporteras bort. Utan dessa transporter skulle stadens liv och attraktionskraft snabbt avta.

Syftet med denna plan är att ta ett samlat grepp om stadens godsrelaterade arbete och peka ut riktningen framåt.



Godstrafiken står dock inför ett flertal utmaningar, inte bara klimatförändringen och ökade krav på miljö och säkerhet utan även den ökade efterfrågan på grund av den ökande befolkningen och ökad e-handel. Ökad trängsel bidrar till försämrad luftkvalitet och större bullerpåverkan samtidigt som tillgängligheten och effektiviteten försämras för godstransporterna då restiderna bli längre och mer opålitliga. Om utvecklingen fortsätter utan åtgärder 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 och hitta lösningar som kan bidra till effektivare, säkrare och mer miljöanpassade godstransporter.

Syftet med denna plan är att ta ett samlat grepp om stadens godsrelaterade arbete och peka ut riktningen framåt. Med godstrafikplanen vill staden tydligt kommunicera sitt perspektiv på godstrafikens utveckling och skapa rätt förväntningar hos branschens aktörer.



Godstrafiken står inför utmaningar relaterat till klimat, miljö och framkomlighet.



Vem ansvarar för vad?

Stockholms stads godsrelaterade arbete återfinns i ett regionalt och nationellt sammanhang som påverkar förutsättningarna på den kommunala nivån.



Trafikverket arbetar kontinuerligt för att hitta lösningar som förbättrar regional och nationell framkomlighet.

Nationell nivå

I den nationella infrastrukturplanen 2018–2029 fastställer större nationella satsningar på infrastruktur under den kommande 10-årsperioden. Planen är trafikslagsövergripande och ska bidra till omställningen av Sverige till ett fossilfritt välfärdsland. I Stockholmsregionen ingår ett flertal större satsningar på kollektivtrafik, järnvägs- och väginfrastrukturen. I den nationella godstransportstrategin pekas riktning och prioriterade insatser ut med målet att skapa förutsättningar för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter.

Trafikverket ansvarar för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar. I uppdraget från regeringen ingår även att utveckla styrmedel och att stimulera innovation inom transportsektorn. Trafikverket arbetar kontinuerligt för att hitta lösningar som förbättrar regional och nationell framkomlighet för både näringslivets transporter och persontrafiken.

Regional nivå

Godstrafiken är till stor del en regional angelägenhet. Mälardalsrådet är en politisk samverkansorganisation som arbetar för en internationellt konkurrenskraftig och hållbar Stockholm-Mälardalen-region. Inom Mälardalsrådet pågår arbete med en storregional godsstrategi som spänner över sju län. I Stockholms län ansvarar Stockholms läns landsting för regionplaneringen genom den regionala utvecklingsplanen RUF5 2050 som antogs i juni 2018. I syfte att stärka hanteringen av gods i Stockholmsregionen har landstinget även tagit fram en regional godsstrategi för Stockholmsregionen som ett fördjupande komplement till RUF5 2050. Strategin ska leda till stärkt regional samsyn om länets godshantering samt ökat fokus på områden där samverkan och utvecklingsinsatser krävs.



Inom Mälardalsrådet pågår arbete med en storregional godsstrategi som spänner över sju län.



Kommunal nivå

Som kommun har Stockholms stad relativt stora möjlighet att med regleringar och styrmedel påverka godstrafiken inom staden. Med lokala trafikföreskrifter kan begränsningar sättas för såväl tillåten längd och vikt för fordon som vilka tider som trafik tillåts. Föreskrifter kan gälla hela kommunen eller enskilda gator. Med miljözoner styrs vilka utsläppskrav som gäller för tunga motorfordon inom utpekade zoner. Genom upphandlingar av fordon, transporttjänster och varor kan staden ställa krav på till exempel utsläpp och transporteffektivitet. I investerings- och exploateringsprojekt har staden möjlighet att genom avtal och upphandlingar påverka bygglogistik och masshantering. Staden har vidare genom det kommunala planmonopolet stora möjligheter att påverka den långsiktiga markanvändningen inom kommunen.



Samverkan mellan stadens förvaltningar och bolag är en förutsättning för att säkerställa en hållbar utveckling för godstrafiken.

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. Inom miljöförvaltningen finns stadens fordons- och drivmedelsexperter som bland annat påverkar centrala upphandlingar. Exploateringskontoret kan ange produktionsförutsättningar och har därigenom viss påverkan på bygglogistik och masshantering i stadens bostads- och exploateringsprojekt 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. Stockholm business region ansvarar för att marknadsföra Stockholm som etablerings- och turistdestination. Samverkan mellan stadens förvaltningar och bolag är således en förutsättning för att säkerställa en hållbar utveckling för godstrafiken.

Styrande dokument

Stockholms stad har ett antal dokument och planer som pekar ut riktningen och utgör stöd i stadens utveckling. Av Vision 2040 – Ett Stockholm för alla framgår målet för hur Stockholm ska vara 2040 medan översiktsplanen ger stöd för 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.

Framkomlighetsstrategin innehåller principer och stöd i planeringen av stadens vägar och gator med målet att förverkliga Vision 2040. Kontentan av framkomlighetsstrategin är att yteffektiva transporter behöver prioriteras när vi blir allt fler på samma yta. Vikten av att även lyfta fram vistelsekvaliteter på våra gator och torg konkretiseras i Strategi för offentliga rum. Framkomlighetsstrategin konkretiseras vidare i ett antal underliggande inriktningsplaner, bland annat för kollektivtrafikens stamnät, cykel, gång, parkering och trafiksäkerhet. Godstrafikplanen är en av dessa planer och har till uppgift att peka ut de utmaningar vi står inför och formulera inriktningar och aktiviteter som bidrar till att uppfylla Framkomlighetsstrategins mål.



Staden har också andra program och strategier som berör godstransporter:

- Miljöprogram
- Strategi för fossilbränslefritt Stockholm 2040
- Strategi för miljöfordon och förnybara drivmedel
- Kajstrategi för Stockholms hamnar
- Avfallsplan
- Företagsområden i världsklass



Planeringsinriktningar

Godstransporternas utveckling påverkas av ett stort antal olika aktörer och faktorer. För att undvika att resurser upptas av komplicerade uppföljningar har mätbara mål undvikits och istället används tre planeringsinriktningar som visar vad staden strävar mot. När arbetet med handlingsplanens aktiviteter summeras efter 2022 kommer resultatet att bero på hur framgångsrik samverkan har varit mellan regionens aktörer. Följande planeringsinriktningar syftar till att vara vägledande i de aktiviteter som genomförs.

1 Tillgänglighet och förutsägbarhet för godstransporterna 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.

2 Godstransporternas negativa påverkan på miljön och stadens attraktivitet ska minska

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 trafikslag beroende på exempelvis geografiskt läge och typ av flöde. Genom utveckling av effektiva och hållbara transportlösningar kan godstrafiken i stadens offentliga rum optimeras och därigenom bidra till den attraktiva staden.

3 Godstransporterna ska utvecklas genom nära samverkan mellan staden och andra aktörer

Stockholms stad har begränsad rådighet över regionens och stadens godstrafik varför breda samarbeten mellan offentliga och privata aktörer är nödvändigt. Nya samarbeten och modeller behöver utvecklas och testas varför även akademien spelar en viktig roll. Ett aktivt kunskapsutbyte, omvärldsbevakning och nära samverkan med övriga aktörer är avgörande för en hållbar utveckling av godstransporterna varför detta är och fortsatt behöver vara en bärande del i stadens godsrelaterade arbete.



Framtidens gods-transporter behöver svara mot krav på framkomlighet, säkerhet, miljö och klimat.

Handlingsplan 2018–2022

Handlingsplanen är organiserad i sex tematiska områden: Reglering och styrmedel, Godstrafikkompetens, Strategisk markanvändning, Yteffektiv citylogistik, Gods på järnväg och vatten samt Innovationer och ny teknik.

Inom varje område ryms ett flertal konkreta aktiviteter varav flertalet redan pågår. Listan på aktiviteter är inte uttömmande utan fler kommer att tillkomma under handlingsplanens genomförandetid. Syftet med detta är att vara anpassningsbar inför en levande omvärld där fokus snabbt skiftar. Arbetet med de olika områdena sker parallellt och löpande i nära dialog med andra aktörer och möjliga synergier mellan olika aktiviteter kan på så vis fångas upp efter hand.





Leverans med tung lastbil nattetid.

1 Styrmedel

Staden ska sträva efter en ökad medvetenhet och vara lyhörd för hur beslut påverkar godstrafiken och hur styrmedel kan skapa bättre förutsättningar för hållbara lösningar. Genom en målinriktad och smart användning av de kommunala styrmedlen kan vi göra stor skillnad i att främja en långsiktig hållbar utveckling av godstrafiken på den attraktiva stadens villkor. Att möjliggöra för godstransporter under de delar av dygnet då infrastrukturen är mindre belastad kan vara en effektiv åtgärd att uppnå mål om förbättrad framkomlighet och minskad miljöpåverkan. Riktlinjer för var transporter ska tillåtas nattetid och vilka kriterier som ska gälla samt hur stadens rutiner för handläggning och uppföljning ska se ut behöver fastställas.

Exempel på aktiviteter inom området

- Genomföra fler testprojekt med tung trafik nattetid med fokus på ökad kunskap om bullerproblematiken, bland annat inom EU-projektet Eccentric.
- Utforma och implementera nytt regelverk för tung trafik nattetid.
- Löpande översyn och utvärdering av godstrafikrelaterade regleringar, till exempel lastplatser och fordonsbegränsningar.



Att möjliggöra för godstransporter under de delar av dygnet då infrastrukturen är mindre belastad kan vara en effektiv åtgärd för att uppnå mål om förbättrad framkomlighet och minskad miljöpåverkan.

2 Godstrafikkompetens

Stadens roll i att skapa förutsättningar för effektiva och hållbara godstransporter återfinns inom olika förvaltningar och bolag samt 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 och göra fler av stadens medarbetare till ambassadörer för godsrelaterade frågor. För att uppnå detta avser trafikkontoret lägga särskilt fokus på att öka medvetenheten kring godstrafiken inom de tekniska förvaltningarna. Formerna för detta kommer att se olika ut och utformas i dialog med tänkt målgrupp. Parallellt med detta förs en löpande dialog med övriga förvaltningar och bolag.



Genom ett synliggörande av godsflödenas omfattning i staden kan förståelsen för godstransporternas betydelse öka.

En viktig del för ökad förståelse kan vara att illustrera godstrafikens omfattning och hur mycket trafik som olika verksamheter genererar. Traditionella trafikmätningar är oftast en otillräcklig källa för att beskriva godstrafik som kan ske med många olika fordon. Befintlig information behöver sammanställas och kompletteringar göras med nya mätmetoder i syfte att erhålla ett bättre planeringsunderlag. En förutsättning för gott resultat är samverkan med andra aktörer som kan bidra med viktiga underlag. Genom ett synliggörande av godsflödenas omfattning i staden kan förståelsen för godstransporternas betydelse öka.

Exempel på aktiviteter inom området

- Höja kunskapsnivån och medvetenheten om godstrafik inom de tekniska förvaltningarna.
- Utveckla nya metoder för godstrafikmätningar för bättre kunskap om godstrafikens omfattning och utveckling.





3 Strategisk markanvändning

När staden växer hårdnar konkurrensen om markanvändningen. Av stadens översiktsplan framgår den långsiktiga intentionen för hur olika ytor ska användas med sikte på 2040. Lokalisering av verksamhetsområden, terminaler, övergripande vägnät, stambanor och vattenvägar skapar förutsättningar för godstrafiken. Olika varu- och godsslag har olika lokaliseringsförutsättningar varför optimala lokaliseringar behöver göras ur ett regionalt perspektiv. För att undvika onödiga transporter och främja smarta lösningar behöver stadens förvaltningar och bolag ha en samsyn kring hur de renodlade verksamhetsområdena ska utvecklas, var verksamheter som kräver transport av farligt gods förläggs och hur vi ser på stadens kajer. En strategisk översyn över framtida lokalisering av drivmedelstationer är ett viktigt exempel på detta.

För att minska behovet av transporter kommer det även att finnas behov av tillfälliga ytor för lokal hantering och återvinning av bergmaterial. En effektivare hantering har potential att ge betydande effekter för staden. Exploateringskontoret har fått i uppdrag att samordna planeringen av logistik, teknisk infrastruktur samt hanteringen av schakt- och återfyllningsmassor i syfte att minska trafiken. I uppdraget ingår även att ta fram en masshanteringsplan för staden. Trafikkontoret deltar tillsammans med övriga tekniska förvaltningar i detta arbete.

Deltagande i forsknings- och utvecklingsprojekt kopplat till bygglogistik är en viktig aktivitet för omvärldsbevakning och fortsatt kunskapsutveckling. Stadens deltagande i forskningsprojektet Civic kommer att följas upp inom det nya projektet Mimic som ska studera hur planering och samverkansformer kan optimeras för bästa möjliga effektivisering av transporter till och från byggarbetsplatser.

Exempel på aktiviteter inom området

- Värna och utveckla stadens renodlade verksamhetsområden.
- Strategi för framtida lokalisering av drivmedelstationer.
- Verka för bevarande av de kajer som är av störst vikt för gods-transporter.
- Masshanteringsplan för staden inklusive utvecklade former för ökad styrning av bygglogistik i stadens projekt.



För att minska behovet av transporter kommer det att finnas behov av tillfälliga ytor för lokal hantering och återvinning av bergmaterial.

4 Yteffektiv citylogistik

Konkurrensen om stadens ytor blir allt hårdare med tätare bebyggelse och fler människor på samma yta. Framtidens gods-transporter behöver i större utsträckning samordnas och ske med fordon och hjälpmedel som tar mindre utrymme och medför färre negativa effekter i stadsmiljön. En utveckling med fler lätta elfordon, till exempel lastcykel eller truck, för de sista kilometrarnas transport i stadsmiljön är nödvändig och kan åstadkommas genom att exempelvis kombineras med tyngre transporter nattetid till och från logistikhubbar i lämpliga lägen. Med ökad samordning kan varor och avfall från olika aktörer kombineras lokalt i stadsdelar för att samspela bättre med den attraktiva staden. Den största utmaningen vid introduktion av nya lösningar är vanligen att hitta en fungerande affärsmodell. Olika platser och flöden ger olika förutsättningar varför flera modeller för effektivisering troligen behöver utvecklas parallellt.

#ÄLSKADESTAD

Ett lyckat exempel på yteffektiv citylogistik där godsleveranser och hämtning av återvinningsmaterial kan transporteras samtidigt.

Ett lyckat exempel på yteffektiv citylogistik är samarbetet #ÄLSKADESTAD som efter flera års målinriktat arbete kunde invigas 2017. Staden har agerat initiativtagare och processledare för att bidra till att detta idag är verklighet. Inom #ÄLSKADESTAD kombineras två separata flöden genom att leverans av styckegods och hämtning av återvinningsmaterial kan transporteras samtidigt i en långsamtgående eltrailer som är tyst och rör sig på fotgängarnas villkor. Samarbetet har blivit verklighet genom att aktörer har vågat tänka nytt och utmana invanda tankesätt. Stadens förhoppning är att #ÄLSKADESTAD bara är starten för fortsatt utveckling av yteffektiva logistiklösningar med fler aktörer och större geografiskt område. Stadens egna varuleveranser har varit föremål för en förstudie som rekommenderade en fortsatt utveckling av stadens framgångsrika styrning genom avtal och upphandlingar.

Exempel på aktiviteter inom området

- Vidareutveckla samarbetet #ÄLSKADESTAD.
- Verka för ökad användning av lätta elfordon för sista kilometrarnas transporter.





5 Gods på järnväg och vatten

Stockholm är en knutpunkt i det nationella järnvägsnätet och stadens hamnar och kajer utgör en viktig del för Stockholms tillgänglighet. Årsta och Lunda industriområden har båda goda förutsättningar kopplat till järnvägstransporter. De är dessutom utpekade i stadens Översiktsplan som två av stadens tio renodlade verksamhetsområden som ska bevaras. Staden har dialog med fastighetsägare i anslutning till järnvägsspåren om hur de på lämpligast sätt kan utvecklas.

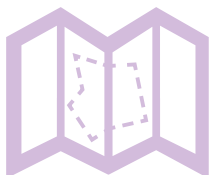
I Mälardalsregionen finns en potential att flytta över en del av godstrafiken på väg till inlandssjöfart. Staden ska verka för överflyttningen genom exempelvis pilotprojekt om gods på vatten i syfte att öka kunskapen och identifiera barriärer och utmaningar. Möjliga områden skulle kunna vara att flytta över en del masstransporter från lastbil till pråm eller fartyg, i områden med närhet till vatten, eller att nyttja pråmar som omlastningsytor i områden med begränsad tillgång till tillgänglig mark. Det skulle också kunna handla om att lasta om varor från tung lastbil till pråm eller fartyg utanför staden och köra in till lämplig kajplats i stan för att sedan distribuera sista sträckan med lätta elfordon.

Exempel på aktiviteter inom området

- Genomföra ett pilotprojekt med sjötransport av bergmaterial i urban miljö.
- Genomföra ett pilotprojekt med styckegods där lokal sjöfart ingår.
- Verka för ökad användning av gods på järnväg till regionen.



Årsta och Lunda industriområden har båda goda förutsättningar kopplat till järnvägstransporter.



Geofencing är en teknik som går ut på att skapa ett "virtuellt staket", där specifika villkor gäller inom ett begränsat område.

Innovationer och ny teknik

6 Teknikutvecklingen går snabbt med elektrifiering, digitalisering och ökad automation som starka pådrivare. Ny teknik är en viktig del i omställningen till ett fossilbränslefritt transportsystem och har även stor potential att bidra till en tystare, renare och tryggare stad. Vi behöver vara ödmjuka för det vi ännu inte vet och ständigt beredda på omprövningar. Nya lösningar utvecklas med fördel i utmaningsdrivna projekt med parter från olika delar av samhälle, akademi och näringsliv. Deltagande i sådana projekt bidrar till omvärldsbevakning och kontinuerlig kunskapsuppbyggnad samt möjliggör för staden att vara testbädd för innovationer och ny teknik.

För närvarande pågår arbete inom ramen för Trafikverkets regeringsuppdrag kring test och utveckling av geofencing i urbana miljöer. Med geofencing möjliggörs att exempelvis styra hastighet, drivlina eller tillåten rutt utifrån ett fordon's positionering. Projektet ska resultera i en handlingsplan med sikte på 2030. Kringfartslogistik är ett annat projekt där staden tillsammans med andra aktörer undersöker hur godstrafiken skulle kunna prioriteras för bättre framkomlighet på in- och kringfartsleder i större städer.

Exempel på aktiviteter inom området

- Medverka i framtagandet av en handlingsplan för utveckling av geofencing fram till 2030 inom Trafikverkets regeringsuppdrag.
- Utredning av bättre framkomlighet för godstrafik på in- och kringfartsleder.



