

Godstrafik- plan

En del av framkomlighetsstrategin





Innehåll

| | |
|--------------------------------|----|
| Inledning | 3 |
| Godstrafiken i Stockholm | 5 |
| Trender | 11 |
| Planeringsinriktningar | 14 |
| Fokusområden | 15 |
| Processen framåt | 21 |

Syftet med denna plan är att ta ett samlat grepp om Stockholms stads arbete för en hållbar godstrafik. Planen ingår i stadens strategiska ramverk för utvecklingen av transportsystemet enligt översiktsplanens och framkomlighetsstrategins intentioner. Planens syfte är att bidra till en grundläggande förståelse för behovet av godstransporter i staden samt peka ut områden inom vilka staden och näringslivet bör fokusera sitt arbete.

Godstrafikplan © 2024 Stockholms stad,
trafikkontoret | Dnr: T2024-00253

Foto Lennart Johansson (s 1, 2, 5), Yanan Li
(s 3), Anna Hugosson (s 11), Stockholms stad
(s 12, 15), Julia Donka (s 13), Visit Stockholm
(s 13), Jens Johansson (s 21)

Layout och produktion Millton.se

start.stockholm/godstrafik



Inledning

Fungerande godstransporter är avgörande för en attraktiv stad

En stad är beroende av att varor och tjänster kan levereras och att avfall kan transporteras bort. Förutsättningen för detta är välfungerande och effektiva godstransporter. Utan dessa transporter skulle stadens liv och attraktionskraft snabbt avta.

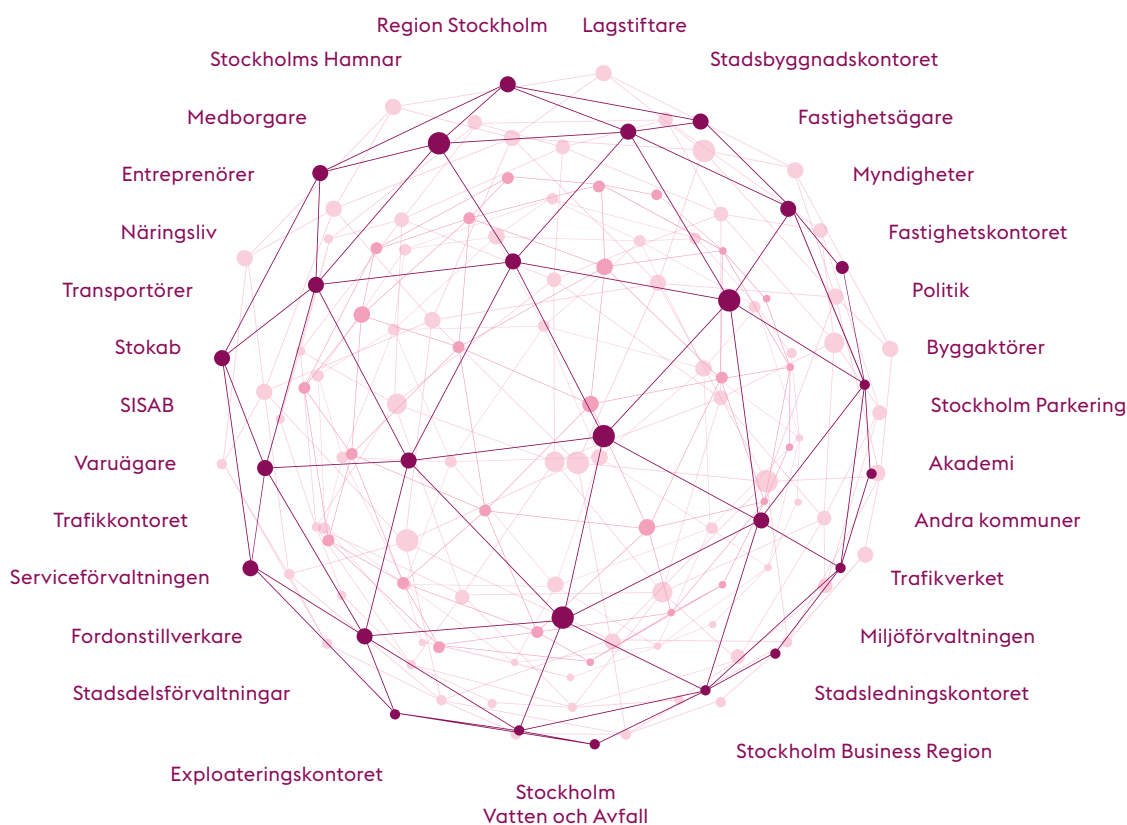
Befolkningsökning, förändrad konsumtion, omfördelning av ytor samt nya logistikmönster ändrar förutsättningarna för och efterfrågan på godstransporter. Godstrafiken behöver utvecklas i linje med näringslivets behov samtidigt som den bidrar till stadens mål för en hållbar och attraktiv stad. Utsläppsfria transporter och en attraktiv stadsmiljö ska utgöra grunden i stadens arbete med utvecklingen av godstrafiken.

Utvecklingen är ett gemensamt ansvar

En stor mängd aktörer formar och påverkar regionens godstrafik. Reglerings- och planeringsbeslut på olika nivåer sätter ramarna för stadens godsförsörjning. Gods som når Stockholms stad är alltid del av en längre transportkedja som ingår i ett europeiskt, nationellt och regionalt sammanhang. På den europeiska nivån påverkas Stockholms godstrafik av internationella handelsavtal, infrastrukturprojekt och standarder för godstransporter. Nationella lagar och regler styr hur varor hanteras och transporteras inom landet, medan regionala planeringsbeslut kan påverka transportvägar och logistikcentra. Stockholms godstrafik är således en del av ett komplext globalt system. Aktörer och beslut, från lokala transportföretag till internationella handelsavtal, spelar roll för hur godset rör sig genom regionen och hur staden förses med nödvändiga varor.

Denna komplexitet gör breda samarbeten mellan offentliga och privata aktörer till en grundläggande faktor för att lyckas, se figur 1. För en snabb omställning krävs en stabil grund i form av en gemensam bild kring godstrafikens förutsättningar och behov. Det är nödvändigt att hela tiden utforska och utveckla nya samarbetsformer med akademien och det lokala näringslivet. Stadens förvaltningar och bolag har olika ansvar och möjligheter att påverka godstrafiken. Ansvarsområdena rör allt från långsiktig stads- och trafikplanering, regleringar och tillstånd för trafiken, drift av vägar och gator till att handla upp och planera för olika typer av transporter. Det gemensamma ansvaret förutsätter ett starkt förvaltningsövergripande samarbete.

Staden upphandlar en stor mängd transporter, både direkt och indirekt - arbetsmaskiner, byggtransporter, avfallsfordon, dagliga transporter till skolor, äldreboenden och kontor.



Figur 1 Viktiga aktörer som är delaktiga i godstrafikens utveckling i Stockholm.

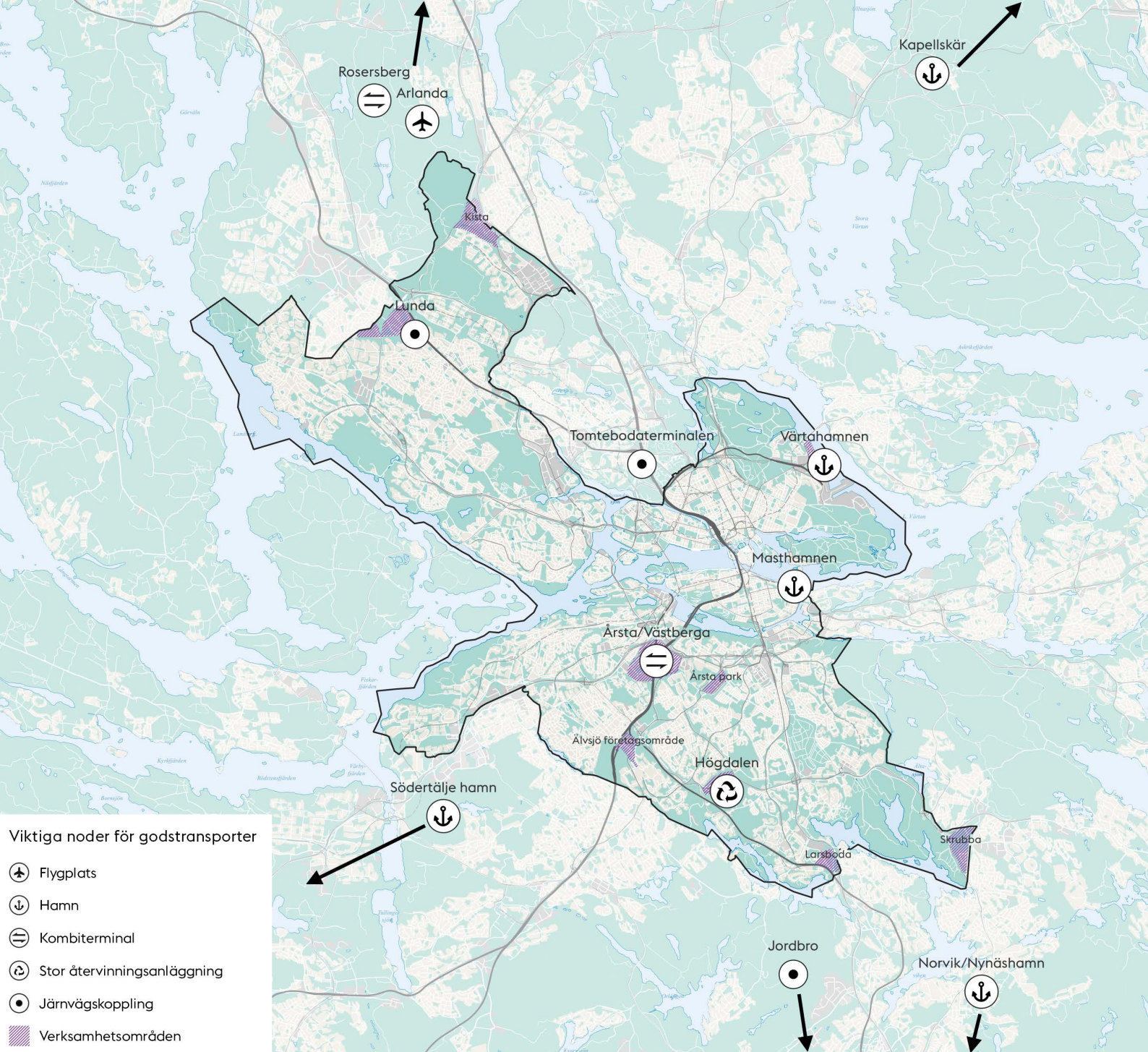


Godstrafiken i Stockholm

En viktig mål- och distributionspunkt

Stockholms stad är centrum i en region som domineras av en tjänstebaserad ekonomi. Regionen är därför beroende av varuimport – fler varor transporteras till regionen än vad som transporteras ut. Godstransporter når regionen via sjöfart, järnväg, väg och flyg. Sista sträckan i transportkedjan sker i de flesta fall med lastbil från någon av godsterminalerna utanför de centrala delarna av staden för att sedan lastas av vid en godsmottagning på kvartermark eller vid en lastplats i gatumiljön. Avfallstransporterna fungerar i regel omvänt med tomma fordon som kör in i staden för att hämta avfall som transporteras till någon av återvinningsanläggningarna längre ut i regionen.

Regionens hamnar fungerar som viktiga knutpunkter för det internationella varuflödet mellan Sverige och övriga Östersjöregionen. För att säkerställa smidiga och tillförlitliga varuflöden är det av stor betydelse att ha välutvecklade väg- och järnvägsförbindelser till hamnarna. Gods som anländer vattenvägen till Stockholmsregionen går främst till Stockholms Hamnar i Stockholm, Norvik och Kapellskär, eller till Södertälje hamn, som illustreras i figur 2.

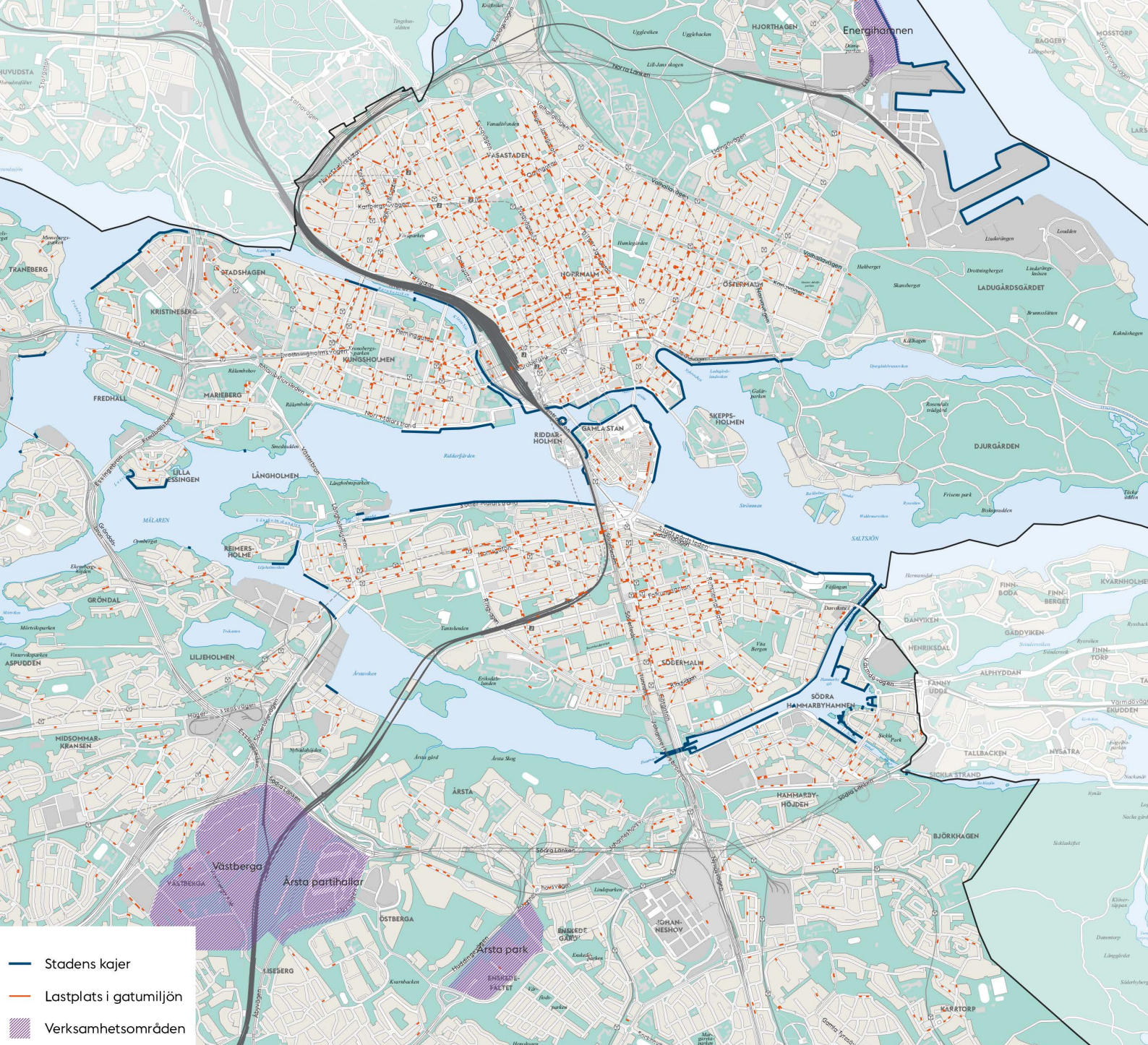


Figur 2 Viktiga noder för godstransporter.

Södertälje och Norviks hamn är containerhamnar, vilket innebär att de hanterar containerfrakt som lastas om till tåg eller lastbil. Hamnarna i Kapellskär och Stockholms innerstad hanterar gods genom roll-on-roll-off (ro-ro), vilket innebär att lastbilar kör ombord på fartygen som oftast även tar passagerare. Alla hamnar genererar således större flöden av lastbilstrafik. Prämtrafik mellan Norvik och hamnar i Mälardalen har potentialen att flytta över större volymer från väg till vatten och avlasta vägnätet genom Stockholm.

Stockholms läge vid Mälaren och Saltsjön öppnar också upp för möjligheter att använda de inre vattenvägarna för mer lokala och regionala godstransporter. Idag görs detta i begränsad utsträckning framförallt för tillfälliga transporter av bergmaterial från större byggprojekt och för leveranser till skärgården från exempelvis Strömkajen. Denna typ av mer småskaliga transportupplägg kan ofta kombineras med vistelse och andra värden längs med stadens hårdgjorda kajer. Avvägningar behöver göras från plats till plats i linje med stadens kajstrategi.

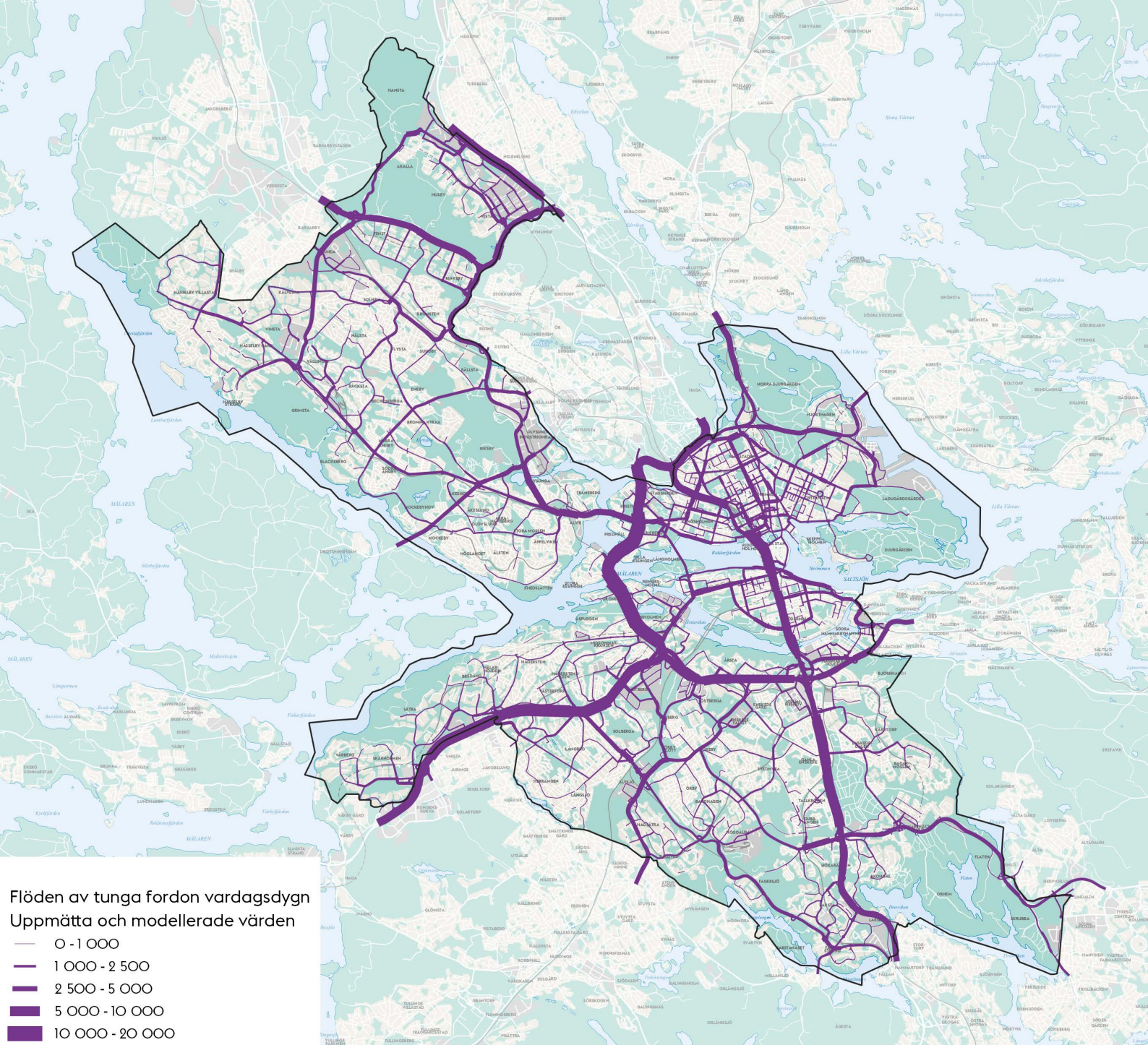
Massorna från bygget av nya tunnelbanan på Blasieholmen flyttas på präm istället för på lastbil till närbelägna Loudden där de återanvänds. Det bedöms spara 50 000 lastbilstransporter under tre år.



Figur 3 Lastplatser i gatumiljön och stadens kajer i stadens centrala delar.

I Årsta och Rosersberg finns kombiterminaler för omlastning mellan väg och järnväg. Dessutom finns det ett antal industrispår, bland annat i Lunda, Värtan och Tomtebodan. Vägtransporter ingår i princip i alla godstransporter som en naturlig följd av målpunkternas geografiska läge. Godsterminaler för omlastning från långväga vägtransporter finns i såväl södra som norra regionhalvan och är i allmänhet lokaliserade i anslutning till det primära vägnätet. Från terminalerna omlastas och utgår transporter inte bara till Stockholmsregionen utan också till omgivande län. De terminaler som framförallt förser Stockholms stad med varor återfinns i Västberga, Rosersberg och Jordbro.

Målpunkter för godstransporter utgörs av butiker, restauranger och offentliga verksamheter till kontor och hushåll. Många fastigheter har egna godsmottag på kvartersmark medan andra är beroende av de cirka 2 500 lastplatser som återfinns på stadens gator, se figur 3.



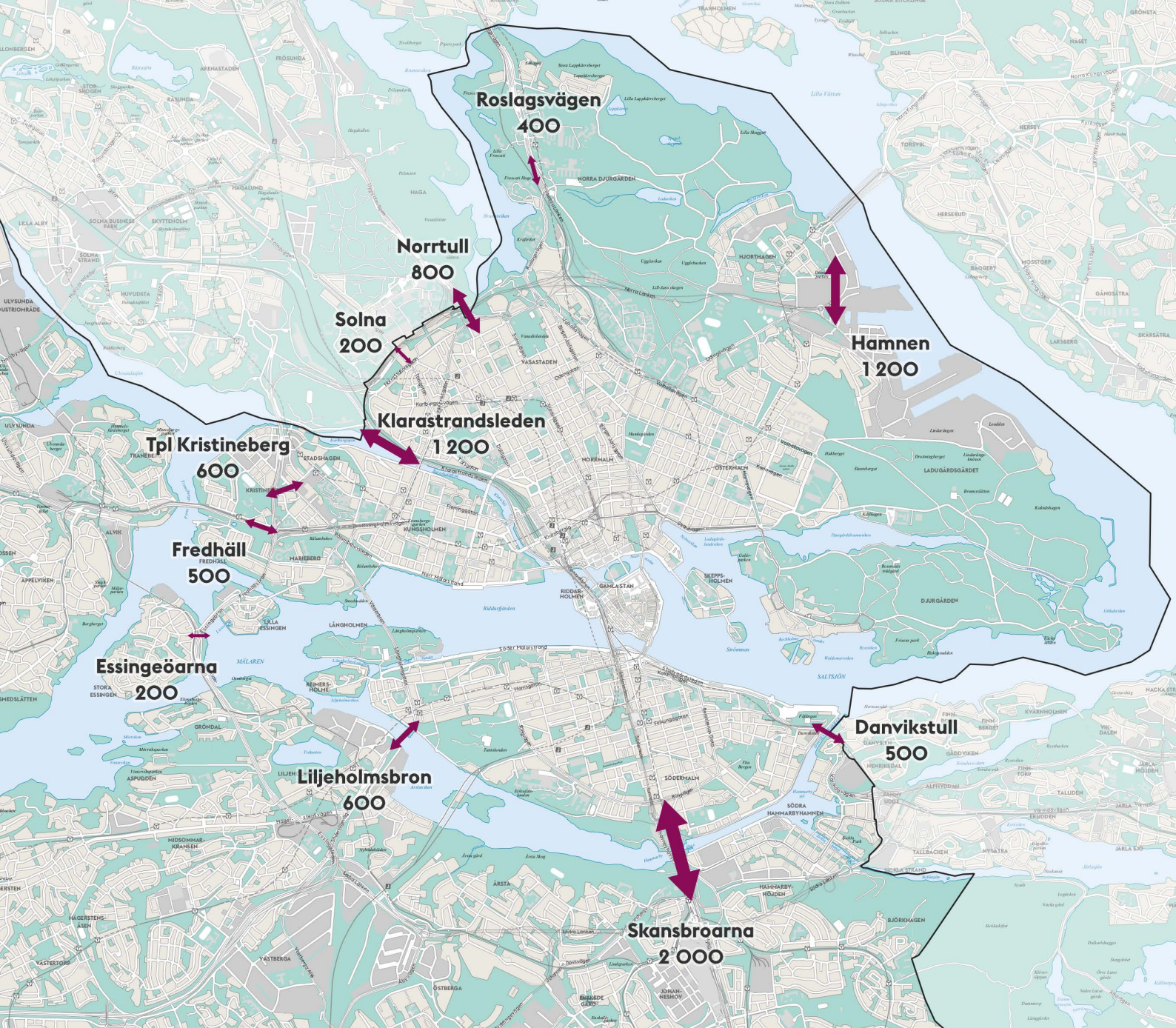
Figur 4 Flöden av tunga fordon vardagsdygn.

E-handelspaket levereras via mer än 350 paketombud, till paketboxar eller direkt till mottagarens adress. Detta medför att nästan alla stadens gator behöver hantlera regelbundna transporter av gods och avfall.

Flödernas fördelning varierar beroende på godset

Inom Stockholms stad utgör godstrafiken cirka 15 procent av den totala vägtrafiken, fördelat på cirka två tredjedelar lätta och en tredjedel tunga fordon.¹ De större flödena av tunga fordon är koncentrerade till de stora lederna runt och genom staden och dessa fungerar som huvudfärdvägar för godstransporter i och runt Stockholm, se figur 4. I stadens centrala delar är de högsta trafikflödena av tung trafik kopplade till placeringen av hamnar och terminaler.

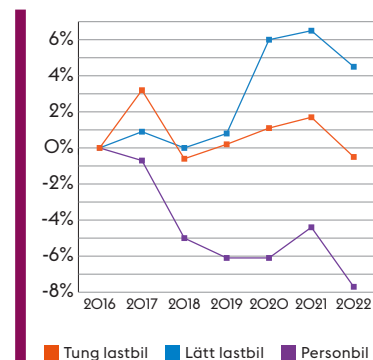
¹ WSP 2016, Åtgärdsplan fossilfrihet.



Figur 5 In- och utpassager av tunga lastbilar över trängselskattesnitten kl. 6.00-18.30, hösten 2023.

I innerstaden ser fördelningen av tunga och lätta fordon annorlunda ut. På vardagar består cirka 20 procent av trafiken till och från innerstaden av lätta lastbilar och cirka tre procent av tunga. De flesta kommer in till staden via Nynäsvägen, Klarastrandsleden och från Värtahamnen vilket är en följd av godsterminalerna lokaliserings, se figur 5. Givet stadens geografi blir alla broar viktiga länkar i godstransportsystemet.

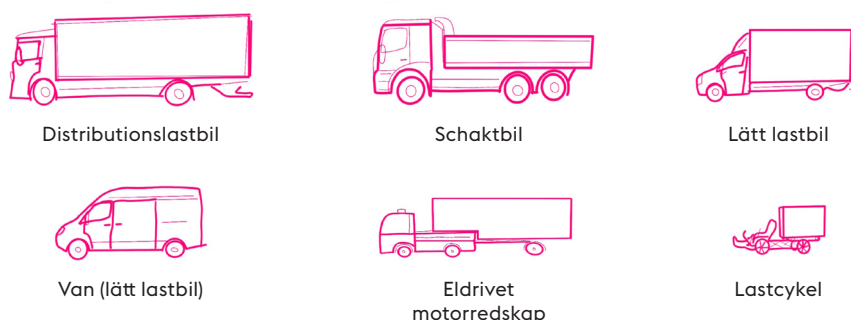
Trafiken med lätta lastbilar till och från innerstaden har ökat de senaste åren, medan den tunga lastbilstrafiken har minskat något, se figur 6. En förklaring till det är en ökad efterfrågan på flexibla och snabba leveranser till följd av mindre butikslager och en växande e-handel. E-handeln har inneburit en förskjutning från traditionella transportmönster från lager till butiker, till transporter från lager direkt till konsumenter. Det får konsekvenser för distributionsflödet i staden som i högre grad utförs med mindre fordon som är mer utspridda i tid och rum.



Figur 6 Förändring av antal passager per fordonstyp till och från innerstaden vardagar kl. 06.30-18.30. Källa: Transportstyrelsen.

Olika typer av transporter och fordon

Godstransporter på väg inom Stockholms stad kan ske med olika fordon, beroende på typ av gods och stadsmiljöns begränsningar. Principskisser i figur 7 illustrerar de vanligaste fordonen, från lastcykel till olika typer av lastbilar. Vilket fordon som används beror på transportens förutsättningar och behov samt på lokala trafikföreskrifter. Staden har således en stor möjlighet att påverka vilka fordon som används på vilken plats.



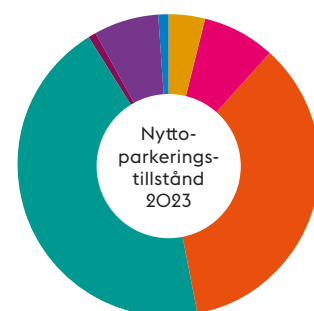
Figur 7 Exempel på godsfordon som används i stadsmiljön. Illustration: Stockholms stad.

Den vanligaste typen av godstransporter i staden är transport av varor och avfall, till och från bygg- och anläggningsarbeten och för utförandet av olika tjänster som exempelvis städning, se figur 8. Ungefär hälften av transportererna inom staden utgörs av bergmaterial och andra typer av lågvärdigt gods. Samtidigt återfinns majoriteten av företagen som har nyttoparkeringstillstånd inom branscherna service och hantverkare, se figur 9. Fördelningen representerar inte alla godstransporter som kör i innerstaden, men den ger en indikation på vilka branscher som ofta rör sig där.



Figur 8 Typer av godstransporter i staden.

Tung trafik regleras i staden genom bl a begränsningar av fordonslängd och -vikt, tidsregleringar, t ex nattkörningsförbud, leder för farligt gods, miljözoner och lastplatser.



Figur 9 Nyttoparkeringstillstånd är en årsbaserad parkeringsdispens för verksamheter med arbetsplats i, eller behov av fordon vid sin ambulerande arbetsplats. Antal i Stockholms stad 2023 cirka 2500.



Trender

Digitalisering och automatisering

Digitaliseringen möjliggör en ökad automatisering inom godstransportkedjan, vilket kan bidra till säkrare och mer kostnadseffektiva transporter. Med uppkopplade fordon skapas också möjligheter för ökad styrning av transporter på stadens villkor, till exempel genom geofencing. 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. Geofencing kan därmed bli ett verktyg för att säkerställa regelefterlevnad och bidra till en trygg och hållbar stad. Uppkopplingen möjliggör också för digital dispensgivning, vilket gör att fordonet kan få information om godkända färdvägar, hastighetsbegränsningar eller andra relevanta uppdateringar direkt på plats. Detta minskar risken för missförstånd eller felaktig hantering av dispens och underlättar för både förare, dispensgivare och övervakande myndighet. Dessutom möjliggör uppkopplade fordon bättre förutsättningar för kartläggning av transportflöden. Genom att samla in och analysera mer data kan staden få en bättre förståelse för transportmönster, flaskhalsar och effektiviseringsmöjligheter.

Syftet med miljözonsregleringen är att förbättra luftkvaliteten, minska buller och vara teknikdrivande. Den regleras i Trafikförordningen.

Elektrifiering

Elektrifierade godstransporter bidrar till att minska transportsektorns miljö- och klimatpåverkan. De kommer att vara avgörande för att nå stadens mål. Bedömningen är att merparten av de urbana och regionala godstransporterna kommer att elektrifieras givet att en genomsnittlig leveransrutt i Stockholm understiger tio mil. Det öppnar även upp för transporter som inte är möjliga idag, exempelvis fler off peak-transporter i och med elfordonens lägre bullernivå. Off peak kan i sin tur vara en möjliggörare för ökad elektrifiering eftersom elektriska lastbilar än så länge är dyra att införskaffa. En mängd transporter utförs redan idag med eldrivna lastbilar och utvecklingen går snabbt framåt. I ett första skede är det främst lokala och regionala transporter med förutsägbara rutter som kommer att elektrifieras, men det pågår utveckling av elektriska lastbilar även för långväga transporter. En prognos från 2022 visar att upp till 54 procent av de lätta och 22 procent av de tunga lastbilarna kan vara elektrifierade i Stockholm år 2030.²

Att transportera gods off peak, det vill säga utanför rusningstid kan ge minskad trängsel, ökad trafiksäkerhet och mer plats för vistelse samt bättre lönsamhet och arbetsmiljö.

Biogas kommer fortsatt vara viktig för omställningen så länge inte alla tunga fordon kan drivas med el.

Städer för människor

I många städer sker en omprioritering av ytor med fokus på att planera för människor snarare än fordon. Yteffektiva trafikslag som gång-, cykel- och kollektivtrafik prioriteras samtidigt som gatans plats som vistelserum blir allt viktigare. Samtidigt medför levande bottenvåningar ofta verksamheter som genererar ett ökat behov av godstransporter vilket kräver genomtänka lösningar. Den förändrade synen på gator har engagerat nya aktörer. Samarbeten har uppstått mellan aktörer som tidigare inte var lika involverade i godstransportplanering. Ett exempel är fastighetsägare som ser ett värde i att omvandla gatumiljön runt sina byggnader. Genom att optimera användningen av godsmottagningar på kvarter-smark, såsom underjordiska garage och lastfar kan antalet fordon som lastar och lossar på gatorna minskas till förmån för annan användning.

² Energiforsk 2022, Långsiktiga scenarier för introduktion av elfordon. Rapport 2022:899. SP 2016.



Diversifiering av godsfordon

Lastbilar hanterar idag merparten av godstransporterna i staden och bedöms även fortsättningsvis vara avgörande för effektiva godstransporter på väg. Samtidigt pågår en diversifiering av godsfordon, där exempelvis mindre fordon som lastcyklar och mopeder används i allt större utsträckning för e-handelns leveranser. Mindre fordon har fördelar i täta stadsmiljöer med höga fotgängarflöden, där de ofta medger en högre tillgänglighet än lastbil. E-handeln har också förändrat flöden för godstrafiken i och med fler och mindre mottagare av varor. Hemleveranser sker under fler av dygnets timmar och innebär andra distributionsmönster då enskilda individer blir mottagare. Diversifieringen innebär även en utveckling mot längre lastbilar för långväga transporter i syfte att minska antalet och öka effektiviteten. Sedan december 2023 tillåts 34,5 meter långa fordon på stora delar av det statliga vägnätet.

Strävan efter attraktiva stadsmiljöer med höga vistelsevärden och ett ökat tryck på stadens infrastruktur att inrymma allt fler funktioner kräver ändrade transportupplägg, där mikroterminaler spelar en allt viktigare roll för att kunna lasta om godset till mindre fordon. Stadens vattenvägar kan också bidra till att minska belastningen på stadsmiljön och infrastrukturen genom att ersätta tunga lastbilstransporter på gator och vägar. Här finns en stor potential och positiva effekter i form av minskade utsläpp och mindre trängsel i staden.

Kapacitetsmässigt kan en transport med pråm ersätta ungefär 100 lastbilar.



Planeringsinriktningar

Stadens mål anger att Stockholms innerstad ska vara utsläppsfri till 2030 och hela staden klimatpositiv till 2030, samt fossilfri till 2040. Utvecklingen av godstrafiken ska säkerställa en effektiv försörjning av Stockholm och samtidigt ligga i linje med målen för en hållbar, attraktiv stad. För att uppnå detta tar godstrafikplanen avstamp i tre planeringsinriktningar som tillsammans ska ge riktning för arbetet framöver.

1 Rätt fordon på rätt plats

Stadens infrastruktur behöver nyttjas så effektivt som möjligt, dygnet runt. Framtidens godslösningar ska utgöras av en smart kombination av olika trafikslag beroende på geografiskt läge, platsens förutsättningar och typ av flöde. Målet är att uppnå en hög grad av transporteffektivitet på stadens och människornas villkor.

2 Elektrifiering som huvudinriktning

Eldrivna godstransporter är en förutsättning för en utsläppsfri och fossilfri stad. Elektrifiering bör genomsyra varje del av stadens arbete där godstransporter ingår. Staden behöver verka för en ändamålsenlig laddinfrastruktur och främja övergången till elektrifierade transporter genom tydlig styrning med upphandling och regleringar.

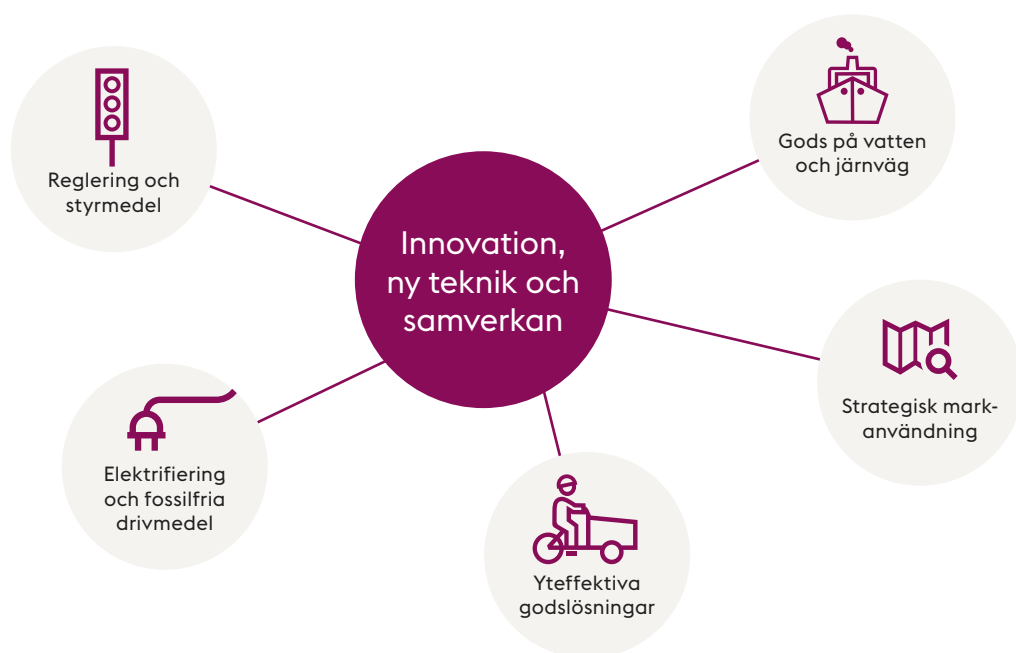
3 Staden visar vägen

Staden ska tydligt styra mot en långsiktigt hållbar utveckling av godstrafiken och stötta utvecklingen av hållbara systemlösningar. Genom en samstämmig och målinriktad användning av alla tillgängliga styrmedel kan staden skapa bättre förutsättningar och skynda på utvecklingen.

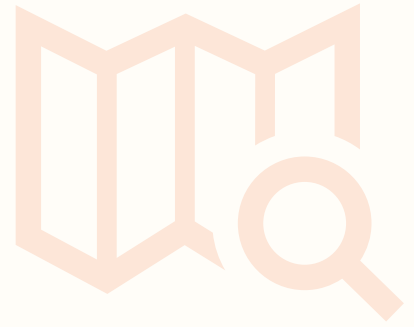


Fokusområden

För att styra mot planeringsinriktningarna har fem fokusområden identifierats. Inom varje område beskrivs exempel på aktiviteter där fler kan tillkomma under planens genomförandetid i syfte att skapa en flexibilitet inför en föränderlig omvärld. Stadens arbete för hållbar godstrafik behöver genomsyras av innovativa lösningar och arbetssätt. För att uppnå det krävs ett nära samarbete med externa aktörer och ett nyttjande av staden som testbädd.



Figur 10 Godstrafikplanens fokusområden.



Strategisk markanvändning

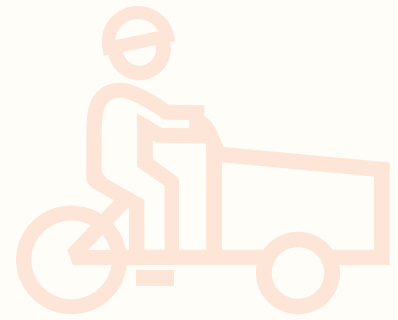
När staden växer hårdnar konkurrensen om markanvändningen. Av stadens översiktsplan framgår den långsiktiga intentionen för hur olika ytor ska användas med sikte på 2040. Lokalisering av verksamhetsområden och terminaler, samt utbredningen av det övergripande vägnätet, stambanor och vattenvägar skapar förutsättningar för godstrafiken. Vilka verksamheter som tillåts i byggnadernas bottenvåningar och gatornas utformning är andra element med stor påverkan. Varierande varu- och godsslag kräver olika förutsättningar varför optimal lokalisering ofta måste ske i 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 synen på utvecklingen av stadens kajer. I detaljplaneringen krävs både en utökad kravställning kring att anordna godsmottagning på kvartersmark och en flexibilitet som medger att befintliga godslösningar bevaras samtidigt som framtida leveransbehov vid förändring av verksamheter beaktas.

Ansvaret för att skapa rätt förutsättningar för godstrafiken i stadsbyggnadsprocessen är fördelat på flera av stadens förvaltningar. Därför är en gemensam bild av godstrafikens förutsättningar och behov grundläggande för en lyckad planering. Genom att illustrera godstrafikens omfattning och hur mycket trafik som olika verksamheter genererar blir den mer synlig och förståelsen för dess betydelse ökar.

Exempel på aktiviteter

- Utveckla en digital godskarta som samlar kunskapen om stadens godstrafiksystem, som t ex flöden, regleringar eller leveransintensiva verksamheter.
- Fortsätta att samla och sprida kunskap kring hållbara godstransporter i staden.
- Identifiera och peka ut riktningen för verksamhetsområdenas funktion och den viktigaste infrastrukturen för godstransporter inom staden.
- Kartlägga och belysa kvartersmark i stadens ägo lämplig för omlastning av olika typer av gods och säkerställa att ytor för omlastning eller samlastning inte byggs bort.
- Tydliggöra krav på att utreda godstransporter i stadsbyggnadsprocessen.
- Löpande vidareutveckla planeringsstöd för gods i stadsplaneringen med vägledningar och nyckeltal.



Yteffektiva godslösningar

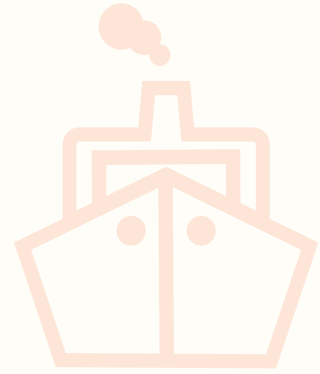
När utrymmet för motorfordon minskar till förmån för attraktiva offentliga rum behöver transporterna anpassas och bli mer yteffektiva samt anpassade till stadsmiljön. Effektiviseringen kan handla om att transportörer optimerar och samordnar godsflöden till färre transporter. Det kan även handla om att använda rätt fordon på rätt plats. I täta stadsmiljöer med höga fotgängarflöden bör leveranser styras till vissa tider eller ske med mindre elfordon och lastcyklar. För att säkerställa dessa mindre fordons effektivitet kan de kombineras med mer kapacitetstarka transporter nattetid till och från strategiskt placerade omlastningspunkter.

Mottagningsmöjligheter på kvartersmark behöver användas på ett så effektivt sätt som möjligt för att frigöra värdefull gatumark för annat än lastning och lossning. Fastighetsägare och andra berörda aktörer kan bidra genom att utveckla formerna för att styra detta. Staden behöver fortsätta att följa e-handelns utveckling och driva på för transportlösningar som tar hänsyn till stadsmiljön.

För att minska transporter av massor och byggmaterial från bygg- och infrastrukturprojekt krävs en högre grad av samordning samt iordningställande av tillfälliga ytor för lokal hantering och återvinning av massor. Stadens handlingsplan för masshantering beskriver arbetet med detta. Längre fordon kan innebära färre transporter och minskade utsläpp i vissa fall och under förutsättning att infrastruktur och krav på trafiksäkerhet medger det.

Exempel på aktiviteter

- Stödja etableringen av en lokal omlastningspunkt för hantering av gods och avfall i Gamla stan och City och stötta en kommersiell affärsmodell genom att säkerställa regelefterlevnad.
- Undersöka möjligheten att ta bort lastplatser i områden där det finns tillgång till godsmottagning på kvartersmark.
- Använda reglering och undanröjande av hinder för att möjliggöra en utveckling mot fler transporter med lastcykel i de centrala delarna av staden och identifiera lämpliga platser som kan reserveras för omlastning.
- Identifiera målpunkter och avgränsade sträckor i det primära vägnätet där längre fordon kan bidra till färre transporter och minskade utsläpp .
- Utveckla riktlinjer för lokal samordning av bygglogistik i större byggprojekt.



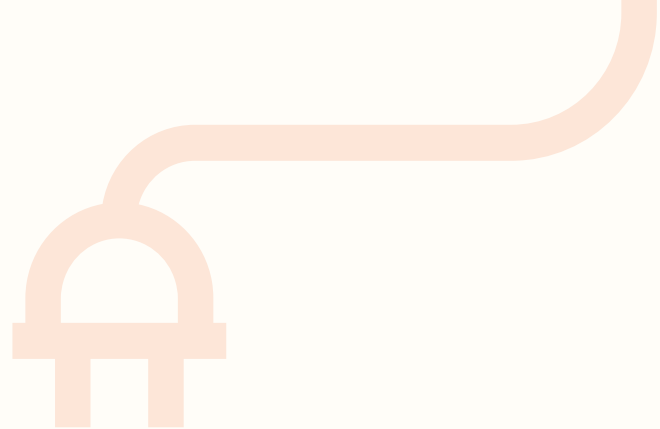
Gods på vatten och järnväg

Stockholm har goda förutsättningar för en ökad användning av vattenvägarna för godstransporter. En överflyttning av delar av godstrafiken från land till vatten kan bidra till både en avlastning av vägnätet, förbättrad trafiksäkerhet och minskade utsläpp. Samtidigt är det avgörande att de nationella regelverken anpassas för att minska ekonomiska och organisatoriska hinder. Det saknas också ofta erfarenheter och vana av urbana sjötransporter i Sverige. Staden kan göra skillnad genom att utveckla kravställning, sprida goda exempel och peka ut lämpliga platser för omlastning mellan land och vatten. Ett område med lyckade tester och implementering är transporter av bergmaterial på vattenvägen inom ramen av tunnelbanans utbyggnad.

Järnvägen spelar en viktig roll för långväga godstransporter men skulle kunna utvecklas mer för transporter till och från Stockholmsregionen. Här behöver staden både värna befintliga spår och bygga kunskap kring potentialen med särskilt fokus på verksamhetsområdena Lunda och Västberga samt till hamnarna.

Exempel på aktiviteter

- Säkerställa att sjötransporter utreds som ett alternativ i genomförandeskedet av större exploaterings- och infrastrukturprojekt i nära vattenläge.
- Höja kunskapen kring potential för vatten-transporter i staden genom omvärldsbevakning och tester.
- Föra dialog med Sjöfartsverket och transportörer om utveckling av avgifter och möjlighet att kunna använda vattenvägen året om.
- Utredda potentiella kajer i eller i närheten av innerstaden med hänsyn till deras lämplighet för olika typer av gods.
- Verka för att stadsplanering i vattennära områden tar hänsyn till potentiell vatten-transport.
- Utveckla arbetet med att främja överflyttning från vägtransport till vattenvägar och järnväg genom att till exempel vara restriktiva med dispensgivningar för vägtransporter där det bedöms finnas alternativ.
- Kartlägga och utreda potential för ökade intermodala lösningar mellan järnväg och vattentransporter i stadens hamnar.



Elektrifiering och fossilfria drivmedel

Staden kan på olika sätt bidra till att accelerera omställningen till eldrivna fordon. Bland annat genom att verka för tillräcklig och ändamålsenlig laddinfrastruktur, ett elnät som understödjer detta, kravställning på elektrifierade transporter i samband med upphandlingar samt regleringar som exempelvis miljözon. Den riktning som staden pekar ut bidrar till en långsiktighet och förutsägbarhet för marknadsaktörer som står inför investeringarna i infrastruktur och fordon.

Utifrån dialogen som staden bedriver med näringslivet görs bedömningen att den absoluta merparten av de tunga eldrivna fordonen kommer att nyttja laddstationer på kvartersmark i anslutning till terminaler nattetid. Publika laddstationer för tunga fordon bedöms efterfrågas i mindre utsträckning och primärt för kompletterande laddning och för att hantera oförutsägbara situationer. Undersökningar i frågan har hittills visat att det främst är aktuellt i mer perifera lägen utanför stadens centrala delar. Här kan staden bidra till utvecklingen genom att verka för en samsyn mellan Trafikverket, regionen och övriga grannkommunerna samt nätägaren Ellevio. Lätta godsfordon ställer inte samma krav på effektuttag eller yta och har ofta ett annat körmonster. De antas kunna samnyttja laddstationer med övrig lätt trafik eller laddas nattetid nära förarens bostad.

Förutom att underlätta för en snabb elektrifiering behöver även utvecklingen av andra fossilfria drivlinor såsom biogas, bränsleceller och elektrobränsle fortsatt stöttas för att säkerställa en smidig och hållbar övergång för alla aktörer i godstransportsystemet.

Exempel på aktiviteter

- Samarbeta med regionala aktörer kring en målbild för laddning av tung trafik utifrån framtida effekt- och laddinfrastrukturbehov.
- Bygga kunskap om behoven för laddning av både tunga och lätta lastbilar som trafikerar stadens gator och vägar.
- Verka för samutnyttjande av både publik och icke publik laddinfrastruktur för godsfordon.
- Följa och stötta utvecklingen av alternativa fossilfria drivlinor såsom biogas, bränsleceller och elektrobränsle.



Reglering och styrmedel

Staden har stora möjligheter att styra och ge förutsättningar för godstrafiken genom reglering och upphandling. Begränsad fordonslängd, nattförbud för tung trafik och miljözoner är exempel på regleringar i stadens verktygslåda som har stor effekt på godstrafiken. Med eldrivna fordon minskar risken för bullerstörning och en fortsatt uppskalning av att tillåta transporter off peak kan bidra till trivsammare och mer trafiksäkra gaturum på de tider när många människor rör sig och vistas där. Särskilt fokus bör läggas på City där få människor bor och bullerstörningar är ett mindre problem. När fler fordon blir uppkopplade uppstår också möjligheten att använda digitala verktyg som geofencing eller digitala dispenser för bättre regelefterlevnad. Detta är särskilt intressant på platser där många människor rör sig, såsom gågator och stadsdelscentrum.

Det är viktigt med en medveten styrning utifrån en samlad förståelse för hur olika styrmedel samverkar. För att främja utvecklingen av en långsiktigt hållbar godstrafik behöver befintliga regleringsverktyg utvecklas och nya tas fram. Ibland kan det även vara nödvändigt att påverka förändringar i nationell och internationell lagstiftning.

Kravställning i avtal, eller i samband med inköp och upphandling, är ytterligare ett område där staden kan göra skillnad genom att medvetet driva på för hållbara lösningar som samordnad bygglogistik eller ökad elektrifiering. Transporter utgör uppskattningsvis fem till tio procent av stadens totala upphandlade volymer. Stadens upphandlingar fungerar därmed både som en vägvisare, förebild och katalysator. Styrning mot hållbara godstransporter behöver integreras i stadens inköpsprocess där även uppföljning är avgörande.

Exempel på aktiviteter

- Fortsätta att utveckla arbetet med tysta off peak-transporter och geofencing av gods-transporter på lämpliga ställen i staden.
- Undersöka möjligheter att använda tillståndsgivningar för tunga transporter och omklassningen av vägars och broars bärighet för att uppnå effektivare transporter samt ökad elektrifiering.
- Påverka aktivt lagstiftare i syfte att öka incitament för eldrivna fordon.
- Utveckla vägledning för kravställning på hållbara godstransporter i stadens upphandlingar avseende fordon, samlastning, off peak-leveranser, järnvägs- och vattentransporter, trafiksäkerhet, etc.
- Fortsätta att medverka och bidra till pilotprojekt där fokus ligger på upphandling av entreprenader som drivs med eldrivna maskiner och fordon i stadsbyggnadsprojekt.
- Effektivisera och öka insatsen för att följa upp ingångna avtal för upphandlade transporter och entreprenader.

Processen framåt

Godstrafikplanen utgör en samlande plattform för stadens gemensamma ansträngningar inom godstrafikområdet och har som mål att främja övergången mot hållbara och utsläppsfria transporter. Syftet är att underlätta omställningen genom att peka ut en tydlig riktning. För att målen ska nås är det väsentligt att förvaltningar och bolag aktivt integrerar planeringsinriktningarna och fokusområdena i sitt dagliga arbete. Eftersom godstransporter i hög grad präglas av externa faktorer och en snabb teknikutveckling behöver planen vara anpassningsbar och utvärderas löpande. Stadens förvaltningsövergripande godsnätverk samordnar och följer upp arbetet med godstrafikplanen.

Med planen vill staden uppmuntra till nya samarbeten med näringsliv och offentliga aktörer, både regionalt, nationellt och internationellt, att testa nya lösningar och bedriva kreativ utveckling tillsammans med andra aktörer. Genom att aktivt engagera sig i implementeringen av denna plan kan Stockholms stad också positionera sig som en föregångare för andra städer.

