

**GEMENSAMT
TJÄNSTEUTLÅTANDE**

1(6)

2003-01-29

Stadsbyggnadskontoret
Strategiska avdelningen
Katarina Styf
Tfn 08-508 277 31
Dnr

Näringslivskontoret
Mariann Jenefors
Tfn 08-508 280 87
Dnr

Gatu- och fastighetskontoret
Avdelningen för strategisk trafikplanering
Göran Westberg
Tfn 08-508 273 61
Dnr

Näringslivsnämnden
Stadsbyggnadsnämnden
Gatu- och fastighetsnämnden

Lunda och Västberga terminalområden - transport- och varuflöden**FÖRSLAG TILL BESLUT**

1. Kontoren föreslår att stadsbyggnadsnämnden, näringslivsnämnden och gatu- och fastighetsnämnden godkänner anmälan av undersökningen om transport och varuflöden i terminalområdena Lunda och Västberga, "Lunda och Västberga – transport och varuflöden".¹
2. Stadsbyggnadskontoret får i uppdrag att i samarbete med näringslivskontoret och gatu- och fastighetskontoret initiera en utredning hos regionplane- och trafiknämnden om lokalisering av framtida terminalområden inom staden och i regionen.
3. Stadsbyggnadskontoret ges i uppdrag att utarbeta en strategi för stadens terminalområden.

Christer Asplund

Ingela Lindh

Olle Zetterberg

¹ **Bilaga 1:** Lunda och Västberga – transport- och varuflöden

SAMMANFATTNING

För att få en fördjupad kunskap om nuvarande förutsättningar, förändringar och utvecklingstendenser bland företag i terminalområdena Västberga och Lunda har stadsbyggnadskontoret, näringslivskontoret och gatu- och fastighetskontoret gett i uppdrag åt utrednings- och statistikkontoret att genomföra en enkätundersökning. Enkäten är riktad till samtliga arbetsställen inom näringsgrenarna tillverkning, byggverksamhet, partihandel samt transport och magasinering. Nettopopulationen uppgick till 271 arbetsställen. Svarsfrekvensen blev 81 %.

Undersökningen visar att företagen är stabilt förankrade i områdena. Företagen tycker att arbetsstället är bra lokaliserat och att tillgängligheten är god. Det främsta skälet till etablering på nuvarande adress är bra tillfartsvägar och närhet till kunder. Bra lokalisering och tillgänglighet är också främsta skälet till att företagen vill vara kvar på nuvarande adress.

Sammanlagt ankommer och/eller avgår ca 4 000 transporter per dag i de båda terminalområdena. Det handlar nästan bara om vägtransporter. Det är vanligast att ha mellan en och fyra ankomster/avgångar per dygn. Vid närmare ett tiotal arbetsställen ankommer och/eller avgår mer än 100 transporter per dygn, varav två arbetsställen har fler än 500 ankomster/avgångar om dygnet. Förmiddag och tidig eftermiddag är hårdast belastade.

60 % av arbetsställena uppger att deras godsvolym ökat under de tre senaste åren. Lika stor andel tror att godsvolymer kommer att fortsätta att öka. 87 % av företag inom branscherna transport och magasinering tror på en ökning. Vart femte arbetsställe uppger att deras affärsidé är att lagra och magasinera gods för kunds räkning.

I stort sett samtliga arbetsställen har gods som både ankommer och avgår. Stockholmsregionen dominerar när det gäller både ankommande och avgående gods, men särskilt när det gäller avgående gods. Efter stockholmsregionen är södra Sverige, Mälardalen och EU betydelsefulla avsändarområden för ankommande gods. När det gäller avgående gods är stockholmsregionen vanligast, därefter kommer mälardalsregionen.

"Just in time" är en tydlig trend inom branscherna transport och magasinering. Stora arbetsställen inom transportsektorn optimerar trafiken via samlastningsterminaler i Sverige och utomlands. Deras transportverksamhet är tidtabellstyrd på så sätt att stora fjärrlastbilar förser knutpunkter med gods som omlastas för lokal distribution. God kvalitet och hög servicegrad är andra viktiga faktorer.

Knappt 40 % av företagen använder zonindelad distribution. Det är en vanlig distributionsform för stora transportintensiva företag med mer än 20 transporter per dag. Samlastning är ovanligt bland fordon som ej brukar vara fullastade till vikt eller volym.

Kontoren konstaterar att de verksamheter som pågår inom terminalområdena knappast kommer att förändras inom överskådlig tid. Det är därför angeläget att ta hänsyn till de betingelser som råder för godstransporterna i Lunda och Västberga ur såväl översiktlig som lokal planering. Det är viktigt att staden har en strategi inför framtiden som inte bara omfattar mark- och lokalbehov för nämnda terminalområden utan även för andra mindre områden med godshantering. Behovet av bra lägen för terminalområden i Stockholms stad och i regionen bör därför studeras vidare.

UTLÅTANDE

Bakgrund

Varje år transporteras 15 miljoner ton till Stockholms stad och nästan 10 miljoner från staden. Flödet av varor till och från regionen förväntas öka i takt med regionens tillväxt. Stockholmsregionens snabba tillväxt medför att välfungerande transporter och varuflöden är väsentliga för regionens funktion och försörjning. Samtidigt ökar också trycket på centralt belägen mark. Terminalområden är effektivt utnyttjade för sin verksamhet men de medför ett lågt utnyttjande av marken ur exploateringssynpunkt och ett stort tryck på närliggande trafikleder. Områdena är svåra att integrera med bostäder och vartefter staden växer kan det bli svårt att ha dessa områden i stadens mer centrala delar. Samtidigt är bra förutsättningar för transporter och varuhantering viktig för snabba, säkra och miljövänliga transporter.

Under åren 2000 och 2001 genomförde stadsbyggnadskontoret, näringslivskontoret och regionplane- och trafikkontoret en enkätundersökning om nuvarande och framtida lokalisering och utvecklingstendenser för varuförsörjande företag i Stockholmsregionen. För att få en fördjupad kunskap om nuvarande förutsättningar, förändringar och utvecklingstendenser bland företag i terminalområdena Västberga och Lunda har stadsbyggnadskontoret, näringslivskontoret och gatu- och fastighetskontoret gett i uppdrag åt utrednings och statistikkontoret att genomföra en mer detaljerad enkätundersökning.

Enkäten är riktad till samtliga arbetsställen i terminalområdena Västberga och Lunda inom näringsgrenarna tillverkning, byggverksamhet, partihandel samt transport och magasinering. Nettopopulationen uppgick till 271 arbetsställen. Svarefrekvensen blev 81 %.

Undersökningens resultat

Företagen är stabilt förankrade i områdena

Den tidigare enkätundersökningen som genomfördes under perioden 2000-2001, visar att merparten av företagen inom Stockholms stads gränser har varit verksamma i tio eller flera år. Vidare framgår att företagen har stor nytta av områdenas centrala lägen med bra vägförbindelser och närhet till andra företag inom samma bransch. Även denna undersökning visar att företagen är stabilt förankrade i områdena. Drygt 40 % har funnits på samma plats i mer än 10 år. Oberoende av vilken bransch företagen tillhör så tycker de att arbetsstället är bra lokaliserat och att tillgängligheten är god. Det främsta skälet som nämns som anledning till etablering på nuvarande adress är bra tillfartsvägar, därefter kommer närhet till kunder. Bra lokalisering och tillgänglighet är också främsta skälet till att företagen vill vara kvar på nuvarande adress. Endast 6 % har för avsikt att flytta inom de närmaste åren, främst på grund av dåliga expansionsmöjligheter.

Vägtransporter dominerar

Sammanlagt ankommer och/eller avgår ca 4 000 transporter per dag i de båda terminalområdena. Det handlar nästan bara om vägtransporter. Närmare fyra av fem får eller skickar gods dagligen per landsväg. Bland de undersökta arbetsställena är det vanligast att ha mellan en och fyra ankomster/avgångar per dygn. Vid närmare ett tiotal arbetsställen är transportererna mycket frekventa, här ankommer och/eller avgår

mer än 100 transporter per dygn, varav två arbetsställen har fler än 500 ankomster/avgångar om dygnet.

Godsvolymerna har ökat de senaste åren

60% av arbetsställena uppger att deras godsvolym ökat under de tre senaste åren. Lika stor andel tror att godsvolymen kommer att fortsätta att öka och det är i hög utsträckning samma arbetsställen, som tror så. När det gäller företag inom branscherna transport och magasinering tror 87 % på en ökning.

Det är dyrt att lagerhålla varor. Men vart femte arbetsställe uppger att deras affärsidé är att lagra och magasinera gods för kunds räkning. Majoriteten av dessa arbetsställen tror att godsvolymen kommer att öka i framtiden.

Transporter till och från Stockholmsregionen dominerar

I stort sett samtliga arbetsställen har gods som både ankommer och avgår. Stockholmsregionen dominerar när det gäller både ankommande och avgående gods, men särskilt när det gäller avgående gods. Efter stockholmsregionen är södra Sverige, Mälardalen och EU betydelsefulla avsändarområden för ankommande gods. När det gäller avgående gods är mälardalsregionen viktigast efter stockholmsregionen. Företagen tycker att arbetsstället är mycket bra lokaliserat för att utföra transporter inom stockholmsregionen.

Långväga transporter och transporter från andra länder kommer till de undersökta arbetsställena för vidare leverans till stockholmsområdet och mälardalen. Däremot är det inte lika vanligt att gods lämnar de undersökta arbetsställena för vidare transport till andra länder.

Andelen korta avstånd – till och från Stockholm – och mälardalsregionerna - dominerar. Transporter från södra stockholmsregionen och södra Sverige är vanligast bland de undersökta arbetsställena. (Den största majoriteten av arbetsställena ligger i Västberga.) Partihandel, transport och magasinering har en högre andel längre transporter jämfört med övriga branscher. EU och andra länder i Europa är vanligare startpunkter för dessa branscher. Framförallt transport och magasinering har även avgående gods till dessa länder. Ankommande transporter är oftare fjärrtransporter jämfört med avgående.

"Just in time" är en tydlig trend inom transportbranschen

Resultatet från den tidigare enkätundersökningen som genomfördes under perioden 2000-2001 visar att "just in time" med snabba leveranser, korta ledtider och minskad lagerhållning är en tydlig trend. Även denna undersökning visar att "just in time" är en tydlig trend inom branscherna transport och magasinering, 60 %. Stora arbetsställen inom transportsektorn optimerar trafiken via samlastningsterminaler. Det sker både i Sverige och utomlands. Deras transportverksamhet är tidtabellstyrd - just in time - på så sätt att stora fjärrlastbilar förser knutpunkter med gods som omlastas för lokal distribution. Härigenom erhålls kortare transport- och logistiktider. God kvalitet och hög servicegrad är andra viktiga faktorer.

Om företag delar upp körrutter efter geografiska distributionsområden tillämpar man sk zonindelad distribution. Härigenom minskas körsträckor, ett sätt att skona miljön. Även om många företag använder denna distributionsform så är de i minoritet, knappt 40 %. Men det är en vanlig distributionsform för stora transportintensiva företag med mer än 20 transporter per dag.

Samlastning är ovanligt bland fordon som ej brukar vara fullastade till vikt eller volym. De har med få undantag aldrig samlastning. Omkring 60 %, av de som har egna fordon som i allmänhet inte är fullastade avseende vikt/volym, samlastar aldrig och det finns ingen skillnad mellan ankommande och avgående gods.

Varor anländer dygnet om och varor lämnar också områdena i stort hela dygnet. Men det är förmiddag och tidig eftermiddag är de tider på dygnet som är hårdast belastade. Det gäller såväl ankommande som avgående gods.

Lätt lastbil dominerar på kortare avstånd medan tung lastbil med och utan släp är vanligast vid transporter på långa avstånd. Dragbil med påhängsvagn används mer frekvent som transportfordon särskilt från utlandet.

En tredjedel anger att det har inträffat en trafikolycka i anslutning till terminalområdet

Framkomligheten i trafiken och trafiksäkerheten är viktiga faktorer för att företagets transporter och varuhantering ska kunna fungera effektivt och säkert. Den ständigt ökande trafiken försämrar framkomligheten för distribution av varor och gods, något som inte bara inverkar på företagets kostnadseffektivitet och prissättning utan också på vår miljö.

I många sammanhang har det framkommit att tillfartsvägarna till terminalområdena utgör trafiksäkerhetsproblem. Tillfartsvägarna till terminalområdena är trånga och vid flera tillfartsvägar är trafiken tät. 40 % tycker att det finns trafiksäkerhetsproblem för transportfordonen och lika många tycker att det inte finns några problem. Under de senaste två åren uppger en tredjedel av de svarade att det inträffat en trafikolycka i anslutning till terminalområdet. 7 % av företagen anger att det har inträffat en olycka med personskada.

Analys

Terminalområdena är viktiga för stadens och regionens försörjning med varor och materiel liksom för distributionen av dessa såväl inrikes som utrikes. Terminalerna hanterar ca 40 % av länets långväga godstrafik. Det är därför av stor vikt att terminalerna fungerar på ett bra sätt och är effektiva till gagn för stadens näringsliv. Om så inte är fallet försämrar regionens konkurrensläge i förhållande till andra regioner såväl inom landets gränser som utomlands. Sverige ligger i utkanten av de stora marknaderna inom EU och måste därför ha en god infrastruktur när det gäller transporter.

Undersökningen visar att företagen är stabilt förankrade i områdena och att områdena är populära främst på grund av läget med bra tillfartsvägar och närhet till kunder. Godset transporteras nästan uteslutande med vägtransporter och Stockholmsregionen dominerar både när det gäller ankommande och avgående gods. (Järnvägsterminalerna hanterar endast ca 15 % av godset till länet.)

Vid tidigare kontakter med de större aktörerna har önskemål framförts om mark för lokalisering av terminaler på stadens mark i andra kommuner. Som planeringssituationen är i många kommuner finns inte möjlighet att på stadens mark förlägga terminaler till lämpliga platser med goda vägförbindelser. Behovet av bra lägen för terminalområden i Stockholms stad och i regionen bör därför studeras vidare inom staden och i form av ett mellankommunalt samarbete där regionplane- och trafikkontoret bör ha en viktig roll.

Närmare 90 % av företagen inom branscherna transport och magasinering spår ökade godsvolymer till och från områdena. En närmare analys krävs vad det får för långsiktiga konsekvenser för gatu- och vägnät till och från områdena. Terminalen i Lunda besöks av ca 1.000 lastbilar/dygn och Västberga av ca 1 500 lastbilar/dygn. Vad gäller Västberga kan redan nu pekats på några ”flaskhalsar” i tillgängligheten till området. I det fortsatta arbetet med en översyn av de lokala trafikplanerna i staden och vid tillkomsten av nya detaljplaner för områdena bör trafikutvecklingen för dessa beaktas.

Av enkäten framgår vidare att inom Västbergaområdet upplevs trafiksituationen som osäker med bristande trafiksäkerhet på flera gator. Kontoren får på denna punkt lämna följande information.

Gatu- och fastighetsnämnden godkände 2000-01-25 Trafik- och gatumiljöplanen för område 8 inom Stockholm-Söderort. I området ingår stadsdelen Västberga. I planen redovisas brister i trafiknätet och förslagsidéer till förbättringsåtgärder.

Trafiksäkerhetsbrister finns bl.a. i gatukorsningen Kontrollvägen/Västbergavägen. Ombyggnad av korsningen till en cirkulationsplats är färdigprojekterad. Gatu- och fastighetskontoret planerar för ett genomförande samordnat med pågående vägverksentreprenad för ombyggnad av Västberga Trafikplats. Samtidigt med detta arbete sker en säkerhetsförbättring för gång- och cykeltrafik vid korsningen Kontrollvägen/Lerkrogsvägen. Tre andra gatukorsningar, som också är olycksdrabbade, är korsningarna mellan Västberga Allé och Vretensborgsvägen jämte Elektravägen samt korset Västbergavägen/Elektravägen. Antalet olyckor och svårighetsgraden är inte sådan att dessa korsningar tillhör de mest prioriterade platserna inom Söderort där förbättringsåtgärder föreslås inom nuvarande planperiod. Gatu- och fastighetskontoret är medveten om att uppställning av parkerade bilar i området tidvis kan skapa problem med framkomligheten och därvid kan medföra trafiksäkerhetsproblem.

Västberga Allé ingår i stadens huvudnätet för cykeltrafik. Gatan saknar cykelbanor vilket gör att säkerhetsnivån är låg för cyklisterna. Gatu- och fastighetskontoret har genomfört en programutredning för utbyggnad av cykelväg längs gatan. Projektet är mycket dyrbart och kommer att redovisas till gatu- och fastighetsnämnden för genomförandebeslut då en finansieringsmöjlighet är i sikte.

Gatu- och fastighetskontoret avser att göra fördjupade intervjuer med några företag beträffande trafiksäkerhetsfrågorna. Kontoren bedömer att ytterligare studier och åtgärder rörande trafiksäkerheten inom Västberga för närvarande ej torde erfordras.

Kontorens förslag till fortsatt arbete

Stadsbyggnadskontoret får i uppdrag att i samarbete med näringslivskontoret och gatu- och fastighetskontoret initiera en utredning hos regionplane- och trafiknämnden om lokalisering av framtida terminalområden inom staden och i regionen.

Stadsbyggnadskontoret ges i uppdrag att utarbeta en strategi för stadens terminalområden.

SLUT

