

Bilaga 1 Förslag till godshandlingsplan 2014-2017

I denna bilaga till förslag till en strategisk inriktning för bättre leveranstrafik 2014-2017 sammanfattas de gods- och citylogistikrelaterade målen och de konkreta åtgärderna presenteras. De insatser som genomförs kommer att följas upp i form av mätningar och utvärderingar. Stort fokus ligger på konkreta resultat och hur de projekt som är framgångsrika kan tas vidare. Nedan sammanfattas kort förslaget mål och de nio åtgärderna.

Mål 1	Mer förutsägbara leveranstider Staden vill att leveransfordon ska ha större möjlighet att nå fram till slutkund inom utsatt tid. Ju kortare tid fordon behöver stå i kö och leta efter lastplats desto mindre negativ påverkan kan det ha på förarens arbetsmiljö och omgivningen i form av till exempel utsläpp och buller.
Mål 2	Underlätta angöring för leveransfordon Med bättre tillgång till effektiv angöring hoppas staden att leveranser kan ske smidigare och snabbare. Detta kan leda till kortare körsträcka och körtid, förbättrad arbetsmiljö för förare, ökad framkomlighet för mer gods och andra färdmedel samt säkrare och attraktivare gatumiljö.
Mål 3	Möjliggöra för säkrare, tystare och renare leveransfordon Genom att ställa krav på säkra, tysta och rena lastbilar under vissa tider och på vissa platser kan staden bidra till att fler av dessa används. Att till exempel möjliggöra för leveranser under fler av dygnets timmar ökar fordonens nyttjandegrad vilket ger incitament att investera i grönare fordonsflotta.
Mål 4	Öka gods- och citylogistiksamverkan mellan staden och andra aktörer Det är många aktörer som ingår i logistikkedjan och det finns därför många som kan bidra med lösningar. Staden vill med ett närmare aktörssamarbete hitta en gemensam målbild, förtydliga roller och genomföra konkreta projekt.

ÅTGÄRD	MÅL 1	MÅL 2	MÅL 3	MÅL 4
a) Genomföra ett samlastningsprojekt	X	X	X	X
b) Genomföra ett off peak-projekt	X	X	X	X
c) Undersöka möjlighet till gods i kollektivtrafikkörfält	X		X	X
d) Införa fler lastplatser för tunga fordon och riktad övervakning		X		X
e) Se över uppställningsplatser i ytterstaden		X		X
f) Genomföra ett teknikprojekt med lastplatssensorer	X	X		X
g) Samla in data	X	X	X	X
h) Analysera godsperspektivet regionalt	X	X	X	X
i) Bilda externt och internt godsnätverk	X	X	X	X

Fördjupad beskrivning av förslag på åtgärder

Vad tycker du om åtgärderna? Vilka är viktigast - hur bör de prioriteras? Borde något tas bort eller läggas till? Var kan du hjälpa till i genomförande?

a) Genomföra ett samlastningsprojekt

Leveranser centralt i staden sker idag i (o)bemannade far eller längs med gatan utanför butiker, restauranger och kontor. Med en samlastningscentral, där varumottagningen är bemannad, kan distributörer lämna av gods som därefter omlastas till elfordon för att gemensamt köras ut med andra varor som ska till samma geografiska område i staden. Föraren lämnar alla varor samtidigt i mottagningen och behöver därför inte stanna vid varje enskild butik. Med denna lösning hoppas staden förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet. Tillsammans med fastighetsägare, hyresgäster, distributörer, akademi och varumottagsoperatör vill staden genomföra ett pilotprojekt.

b) Genomföra ett off peak-projekt

Genom att på försök tillåta leveranser under kvälls- och nattetid, då framkomligheten är bättre, kan fler av dygnets timmar utnyttjas till varudistribution. Detta förutsätter att boende inte störs och höga bullerkrav kommer att ställas på distributör och fordon. Förhoppningen är att minska antalet leveranser till specifika verksamheter som idag får många varusändningar dagtid. Staden hoppas att möjlighet till nattdistribution ger ökad framkomlighet och effektivitet under dagtid och bättre fordonsutnyttjande som kan stödja utvecklingen mot grönare distributionsfordon. Tillsammans med varuägare, akademi och förare vill staden genomföra ett pilotprojekt.

c) Undersöka möjlighet till gods i kollektivtrafikkörfält

Många lastbilar köar idag för att komma in och ut ur staden under vissa tider på dygnet. Staden vill tillsammans med trafikförvaltningen och förare undersöka om det går att öppna upp kollektivtrafikkörfält eller skapa nya kombinerade kollektivtrafik- och godskörfält på någon av stadens in- och utfartsleder.

d) Införa fler lastplatser för tunga fordon och riktad övervakning

Med lastplatser reserverade för tunga fordon kan övervakningen effektiviseras eftersom personbilar inte har tillåtelse att stå på dessa platser och kan ges parkeringsanmärkning omgående. Förhoppningen är att denna reglering ska möjliggöra effektivare angöring och leverans. Staden kommer tillsammans med parkeringsvakter och förare identifiera lastplatser för detta ändamål.

e) Se över uppställningsplatser i ytterstaden

Förare uttrycker att det behövs platser där tunga fordon och släp kan ställas av i ytterstaden. Staden vill tillsammans med förare och polis skapa sig en bild av situationen genom att se över de befintliga platserna.

f) Genomföra ett teknikprojekt med lastplatssensorer

Staden vill undersöka möjligheten att genomföra ett pilotprojekt med sensorer som ska användas för att informera förare om en lastplats för tunga fordon är ledig eller inte. Detta för att begränsa körsträcka och körtid. Staden vill tillsammans med sensorutvecklare, förare och akademi undersöka om denna lösning kan leda till ett tidsbokningssystem som möjliggör reservation av tunga lastplatser för förare.

g) Samla in data

Trots att staden redan deltagit i och initierat godsrelaterade utredningar och enkäter finns behov av att veta mer om leveranserna på stadens och regionens gator och vägar. Både inom området framkomlighet (möjligheten att nå leveransadress) och tillgänglighet (möjligheten att stanna för att lasta och lossa varor) behövs mer information. Ett mer kvalificerat underlag som kan bidra till beslut om vilken inriktning stadens gods- och citylogistikarbete bör ta på längre sikt men också för att identifiera vilka konkreta åtgärder som bör genomföras i närtid för effektivare leveranser behövs. Tillsammans med aktörer på både regional och lokal nivå vill staden samarbeta för mer informationsunderlag.

h) Analysera godsperspektivet regionalt

Stockholms stads gator och vägar är ofta den sista delen av en logistikkedjas sträcka. Hur godsflödena kan effektiviseras utanför de centrala delarna av staden (både inom staden, men också i kranskommunerna) är av stor vikt. Förhoppningen är att skapa en långsiktig

framtidsvision kring stadens gods- och citylogistikarbete tillsammans med berörda aktörer där närliggande hamnar, flygplatser, järnvägsförbindelser och terminallokaliseringar ingår. Tillsammans med näringsliv, andra kommuner/myndigheter vill staden analysera godsperspektivet regionalt.

i) Bilda externt och internt godsnätverk

Staden deltar idag i ett flertal externa nätverk, men vill själv aktivt verka för att olika aktörer i logistikkedjan samverkar för en mer effektiv godsdistribution. Redan under 2013 påbörjades detta arbete i form av en workshop för olika aktörer. Under remisstiden av strategisk inriktning för bättre leveranstrafik tar staden detta arbete vidare och vill ha förslag på aktörer som bör ingå i ett framtida godsnätverk som arrangeras av Stockholms stad.

Vad tycker du borde vara det externa godsnätverkets fokus?

Vill du delta?

Med mer kunskap inom stadens förvaltningar kring godsleveransernas och citylogistikens förutsättningar skulle möjligheten öka att ta hänsyn till godset i både i nybyggnads- och ombyggnadsprojekt. Här ingår även godsets samverkan med andra trafikslag och godsets del i stadens trafiksäkerhetsarbete. Godset ska precis som kollektivtrafik, cykel och gång hanteras som ett kapacitetsstarkt färdmedel och behandlas utifrån sitt särskilda behov. Som en del av det interna arbetet ovan kommer staden att starta ett internt godsnätverk där olika förvaltningar finns representerade. Förslag på fokusfrågor att diskutera är:

- Möjlighet att se över leveranser av stadens egna varor.
- Sammanställning och eventuella förslag på vilka av de lokala trafikföreskrifterna som kan vara i behov av ändring för att bättre svara upp mot näringslivets behov samt minimera godstransporternas påverkan på andra trafikanter tillgänglighet och medborgare i allmänhet.
- Översyn av det kommunala vägnätets bärighet i kombination med längd- och viktrestriktioner för att om möjligt underlätta för effektivare godsdistribution av framförallt lågvärdigt gods.
- Tydligare kommunicera godsarbetet externt och internt för att hitta fler projektpartners och öka möjligheterna till erfarenhetsutbyte och kunskapsinsamling.