

Godstrafikplan

- Redovisning av remissvar

Amanda Baumgartner
Robin Billsjö

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Växel 08-508 272 00
trafikkontoret@stockholm.se
www.stockholm.se
Org. nr 212000-0142
Diarienummer T2017-03649

Bakgrund

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 samt med cykel- och gångvägar. *Godstrafikplanen syftar till att samlat presentera stadens arbete med godstrafikens utveckling.*

Den 1 februari beslutade trafiknämnden att förslaget skulle skickas ut på remiss till berörda förvaltningar och bolag i Stockholms stad, övriga myndigheter och kommuner i Stockholms län, näringsliv, samarbetsorgan och intresseorganisationer.

Nedan följer en redovisning av de inkomna svaren uppdelade på teman kopplade till remissen. De tio temana är: Övergripande kommenterar och synpunkter, handlingsplanens mål, samverkan, styrmedel, godsterminaler, omlastning och samlastning, off-peak transporter, sjöfart, masshantering, lastplatser och övriga synpunkter och kommentarer. Sist redovisas de instanser som valt att inte ge någon erinran.

Nedanstående 65 remissinstanser har besvarat remissen.

Stadens förvaltningar och bolag	Myndigheter	Kommuner	Näringsliv och samarbetsorgan
Bromma stadsdelsnämnd	Förvaltning för utbyggd tunnelbana*	Botkyrka kommun*	BIL Sweden
Exploateringskontoret	Länsstyrelsen i Stockholms län	Danderyd kommun	Bromma-Ulvsunda Företagsgrupp
Enskede-Årsta-Vantör stadsdelsnämnd	Polisregion Stockholm	Göteborgs stad	DHL (Freight (Sweden) AB)
Farsta stadsdelsnämnd	Region Skåne	Haninge kommun*	FöretagsGrupperna Stockholm
Fastighetskontoret	Sjöfartsverket	Huddinge kommun*	Lunda företagsgrupp
Hägersten-Liljeholmen stadsdelsnämnd	Storstockholms brandförsvär	Lidingö kommun	NCC
Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd	Tillväxt- och regionplaneförvaltningen SLL*	Nykvarn kommun*	Norra Djurgårdsstadens Företagargrupp
Kungsholmen stadsdelsnämnd	Trafikförvaltningen SLL*	Nynäshamns kommun*	Saltsjöqvarn Förvaltnings AB
Miljö- och hälsoskyddsnämnden	Trafikverket Region Stockholm	Salem kommun*	Schenker Consulting AB - DB Schenker
Norrmalm stadsdelsnämnd	Vinnova	Sollentuna kommun	Stockholms handelskammare
Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd	Energimyndigheten	Solna stad	Svenska Petroleum & Biodrivmedel Institutet
Skarpnäck stadsdelsnämnd		Sundbybergs stad	Svenska Transportarbetareförbundet
Skärholmen stadsdelsnämnd		Södertälje kommun*	Sveriges Kommuner & Landsting
Spånga-Tensta stadsdelsnämnd		Tyresö kommun*	Sveriges Åkeriföretag ABC
Stadsbyggnadsnämnden		Täby kommun	Transportföretagen
Stockholms stadshus AB		Upplands Väsby kommun	Trivector
Södermalm stadsdelsnämnd		Uppsala kommun	
Älvsjö stadsdelsnämnd		Västerås stad	
Östermalms stadsdelsnämnd		Österåkers kommun	
	*Markerade instanser har inkommit med ett gemensamt svar från <i>Stockholms Läns Landsting</i>	*Markerade instanser har inkommit med ett gemensamt svar från <i>Södertörns kommunerna</i>	

Tema 1: Övergripande kommentarer och synpunkter

Remissinstanserna är överlag positiva till remissen och tycker det är bra att staden tar en samlad ansats till att möta godstransporternas framtida behov och krav. En återkommande synpunkt är behovet av att godstrafiken inkluderas i ett tidigt stadsbyggnadsskede. Ett annat återkommande svar är att den data och statistik som finns tillgänglig är otillräcklig och måste vidareutvecklas. Det är uppmuntrande att remissen har bemötts positivt, och trafikkontoret har tagit till sig av många inkomna synpunkter för att förbättra och tydliggöra den slutliga versionen av planen. Bland annat skall kunskap om godstrafikens behov spridas till stadens planerare.

Remissinstanser	Yttrande	Trafikkontorets svar
Bromma stadsdelsnämnd	I samband med kartläggningen av dagens situation vill förvaltningen framhålla vikten av att alltid ha ett barnperspektiv och att särskilda resurser läggs på att förbättra leveranslogistiken och trafiksäkerheten i miljöer där barn, äldre och funktionshindrade vistas.	Trafikkontoret instämmer i vikten av att alltid ha ett barnperspektiv när det kommer till trafikplanering av olika slag.
Bromma stadsdelsnämnd, NCC	Viktigt att hantera frågor kring godstransporter i ett tidigt skede av alla stadsutvecklingsprojekt.	Det är vår avsikt att sprida kunskapen om och behovet av godstransporter till stadens planerare med målet att uppnå en generellt ökad godsmedvetenhet kring det som planeras och byggs.
Bromma-Ulvsunda företagsgrupp, Lunda företagsgrupp, Norra Djurgårdsstadens företagsgrupp, FöretagsGrupperna Stockholm	Egentligen vet vi alldeles för lite om transporterna i staden för att med bestämdhet kunna säga att så här gör vi. Stockholms stad måste alltså satsa på att forskning startar angående gods-försörjningen till stockholmarna i framtiden.	Trafikkontoret tackar för synpunkten och välkomnar aktörer som vill bidra till kunskapsökning gällande godstrafiken. En aktivitet i den uppdaterade planen är att utveckla nya metoder för att samla in data om godstrafiken.
DHL	<i>4, Staden skall verka för bättre förutsättningar för godstransporter med lätta elfordon.</i> Positivt, men de lätta elfordon som nämns ger marginell kapacitet och vi ser med fördel att initiativet även utökas till något större elfordon så som eldrivna paketbussar och liknande fordonstyper.	Trafikkontoret tackar för synpunkten och välkomnar aktörer som vill bidra i arbetet med utveckling av nya lösningar för godstrafiken.
Exploateringskontoret	Tonvikten läggs vid de negativa konsekvenserna kopplat till godstrafiken, medan dess centrala och viktig del i en levande stad inte framhävs. Utan godstrafiken kan inte nya stadsdelar utvecklas eller förnyas och handeln kan inte fortsätta att bidra med att ge liv åt stadens gator.	Trafikkontoret tackar för synpunkten och välkomnar aktörer som vill bidra i arbetet med utveckling av nya lösningar för godstrafiken.
Exploateringskontoret, Södermalms stadsdelsnämnd	Efterfrågar en analys av vad ett ökat användande av lätta elfordon, kan få för konsekvenser för våra cykelvägar och på planeringen av den allmänna platsen och av fördelningen av gatuutrymmet.	Trafikkontoret tackar för förslaget och tar frågan i beaktande vid fortsatt planering.

Fastighetskontoret	Stadens långsiktiga plan för stadskärnan med färre privata fordon i centrum bör frigöra ytor i parkeringshusen, dessa ytor skulle kunna användas till omlastningscentraler till vilka transporterna in till staden skulle kunna ske nattetid. Distributionen av dessa varor kan sedan ske med mindre elfordon. Ett system som idag tillämpas i Göteborg.	Trafikkontoret tackar för förslagen. Dialog sker med fastighetsägare kring hur underjordiska parkeringshus bäst kan användas i framtiden. Trafikkontoret välkomnar även en fortsatt dialog med Fastighetskontoret kring dessa frågor. Distribution med lätta elfordon förekommer redan i Stockholm inom ramen för samarbetet #ÄLSKADESTAD där trafikkontoret har samverkat med privata aktörer.
Göteborgs stad	Vi önskar lyfta statistiken i tabell 1 som är ett annat perspektiv (Stockholms län) än handlingsplanen och där andel tomtransporter kan bli missvisande. Vår erfarenhet i Göteborg är att det som transporteras in till staden har relativt god fyllnadsgrad, absolut inga tomtransporter för de genererar inga intäkter för transportleverantörerna. Att majoriteten av lastbilarna kör tomma från Stockholm stad är fullständigt logiskt i och med att Stockholm som ni också betonar är en tjänstemanna- och kunskapsstad. I och med olika perspektiv kan det vara klokt med ett förtydligande i handlingsplanen.	Trafikkontoret tackar för synpunkten. I den uppdaterade versionen har vi inte med någon statistik över huvud taget, utan lyfter tydligare fram behovet av bättre statistik kring stadens godsflöden. Däremot inte att förglömma vikten av att peka på de tomma transporterna som går ut från stan, då det även finns ett motriktat flöde där transporter går tomma in till stan och fullastade ut. Rimligtvis borde dessa två flöden hitta varandra.
Länsstyrelsen Stockholm	Det vore bra om handlingsplanen tar upp arbete kring att minska behovet av transporter genom att arbeta uppströms för att minska konsumtionen och genom att förebygga att avfall uppkommer i till exempel stadens egna verksamheter.	Trafikkontoret tackar för synpunkten och tar frågan vidare internt inom staden.
NCC	I ett växande Stockholm behöver ekonomisk och miljömässig samhällsnytta samverka. Genom bättre möjligheter att styra transporter rumsligt och över tid kan både arbetsmiljön förbättras och samhällskostnaden minska.	Trafikkontoret tackar för synpunkten. Vi håller med om att en balans mellan de olika dimensionerna av hållbarhet är viktigt för att vi ska vara långsiktigt framgångsrika. Av den anledningen bedriver kontoret sitt godsrelaterade arbete i nära samverkan med såväl offentliga organisationer som akademi och näringsliv.
NCC	Inledning – Vem ansvarar för vad? Ett sätt att tydligare peka ut hur samverkan kan ske är att vid varje föreslagen åtgärd markera vilka förvaltningar som berörs och i vilket avseende (rådighet).	Trafikkontoret tackar för synpunkten och har vid uppdatering av planen eftersträvat en tydligare beskrivning.
Norrmalms stadsdelsnämnd, Östermalms stadsdelsnämnd, Kungsholmens stadsdelsnämnd	Förvaltningen anser 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, vilket inte finns med i planen.	Trafikkontoret tackar för synpunkten. I den uppdaterade versionen har vi endast med statistik från kommunen, för att ge en så klar bild som möjligt. Transporter av farligt gods arbetar vi med tillsammans med de övriga tekniska förvaltningarna inom staden. Beskrivningen utökas i den uppdaterade planen.

Sollentuna kommun	Sollentuna kommun vill särskilt lyfta situationen när det gäller godstrafik på järnväg där det finns en konkurrenssituation mellan persontrafik och godstrafik. Behovet av bättre drift och underhåll av järnvägen samt utökad spårkapacitet är en förutsättning för att klara av så väl godstrafik som persontrafik i en växande och attraktiv region som Stockholmsregionen. Aktörer i Stockholmsregionen behöver arbeta ännu mer tillsammans för att stärka transportkapaciteten i regionen i stort.	Trafikkontoret tackar för synpunkten. Vi för idag dialog med bland annat Jernhusen som förvaltar fastigheter runt våra spårområden. Vi välkomnar en fortsatt dialog kring hur vi med gemensamma krafter kan utveckla godstrafiken i samklang med järnvägen.
Spånga-Tensta stadsdelsnämnd	Enligt handlingsplanen behöver antalet godsfordon minimeras. I Lunda industriområde, som är ett transportcenter med omlastning av gods och distribution, har järnväg använts för att transportera gods till och från området. På vissa platser i området finns räls kvar. Stockholms stad äger en del av fastigheterna för den gamla järnvägen. Möjligheten att använda järnvägen igen för transporter till och från Lunda bör utredas, bland annat genom att ha dialog med berörda fastighetsägare och verksamheter. Att transportera gods på järnvägen kan minska antalet tunga fordon på väg.	Trafikkontoret tackar för förslaget och tar med oss frågan i den strategiska översynen av stadens renodlade verksamhetsområden.
Stockholms läns landsting	När det gäller godstransporterna idag är det här en snäv avgränsning i beskrivningen om att de bara handlar om lastbilar på väg. Om så fortfarande är avsett måste det tydligt framgå. Det står ingenting om mindre godstransporter mer än att i innerstaden sker det "mindre leveranser" och att e-handeln kan påverka planeringen framöver. Landstinget menar att det är en för vag beskrivning. Gods på cykel kan med fördel utvecklas, även om man illustrerar detta på sidan 10 samt i aktivitetspunkten 4.	Trafikkontoret tackar för synpunkten och har i den uppdaterade versionen eftersträvat ett mer trafikslagsövergripande perspektiv.
Stockholms läns landsting	Landstinget ser att handlingsplanen skulle kunna kompletteras med några ord om betydelsen av last-mile. Det nämns mellan raderna eller behöver synas i aktiviteterna 3, 5, 6, 8 och 10.	Trafikkontoret tackar för förslaget. I den uppdaterade planen är sista kilometern-transporter tydligare utpekade.
Stockholms läns landsting	SLL önskar att kapitlet "Godstrafiken i stadens offentliga rum" även kompletteras med godstrafikens påverkan på busstrafiken. Även busstrafiken har nödvändiga behov av framkomliga gator.	Trafikkontoret tackar för synpunkten. Staden har olika planer för de olika transportslagen. Enligt stadens framkomlighetsstrategi prioriteras kollektivtrafiken före godstrafiken.

Stockholms läns landsting	I planen redovisas ett antal förslag på mål för att effektivisera godstrafiken. I målen ger man exempel på olika åtgärder för godstrafiken där lösningarna ska präglas av nytänkande och innovation. Det är viktigt att innovationsprojekt tar hänsyn till övriga trafikslag i transportsystemet. Staden vill bland annat genomföra en demonstration inom ramen för projektet Kringfartslogistik där man utnyttjar kollektivkörfälten på infartslederna till godstransporter. Detta ställer sig Stockholms läns landsting starkt emot, då på de infartsleder där det finns busskörfält är detta till och från områden som inte har spårtrafik vilket gör att resenärerna på dessa sträckor är hänvisade till busstrafik som måste vara pålitlig och attraktiv. Stombusstrafiken ska i dessa stråk kunna jämföras med spårtrafik och ha fredade körfält som endast är avsedda för kollektivtrafik.	Trafikkontoret tackar för synpunkten. Projektet Kringfartslogistik syftar till att med innovativa lösningar testa om det går att prioritera godstrafik på in- och kringfartsleder utan negativ påverkan på busstrafiken.
Stockholms stadshus AB	Koncernledningen anser att förslagen i handlingsplanen bör analyseras utifrån ett bredare perspektiv om hur de påverkar både boendemiljöer och övriga trafikflöden. Om transporter ska kunna ske under nätterna är viktigt att riktlinjer tas fram för att hantera eventuella störningar. I övrigt ser koncernledningen positivt på planens ambitioner om att skapa ett effektivare, säkrare och mer miljöanpassat transportsystem.	Trafikkontoret tackar för synpunkten och framhåller att strukturen kommer att vara relativt annorlunda i den uppdaterade versionen av planen. Kontorets avsikt är att alla aktiviteter som genomförs inom ramen för planen ska följa framkomlighetsstrategins intentioner. Vad gäller tung trafik nattetid kommer detta att kräva ett uppdaterat regelverk och rutiner som tar hänsyn till gällande riktvärden för buller.
Södertälje kommun	Vi ser gärna att handlingsplanen även hanterar de aspekter som väsentligt kan påverka Stockholms stads godsförsörjning såsom sårbara punkter i regionen. En mycket stor del av Stockholms stads godsförsörjning går med lastbil över E4/E20-bron i Södertälje, som är en av de mest sårbara punkterna i trafikinfrastrukturen i regionen, bland annat bränsleförsörjningen till stora delar av Stockholms bostadsuppvärmning. Att då, som handlingsplanen gör, fokusera på den del av transporten som sker inom kommungränsen är inte tillräckligt. Det vore därför en naturlig del i handlingsplanen hur sårbarhetsaspekter kopplade till godsförsörjning för hela transportkedjan kan minimeras.	Trafikkontoret tackar för synpunkten. Vad gäller transporter utanför kommunens gräns är det självklart en viktig aspekt. Dialog och samverkan är en nyckelfaktor för dessa frågor. Vi inleder t.ex. dialog med andra kommuner gällande gods på vatten då vi ser att en hel del gods med fördel kan transporteras in eller ut från stan på våra vattenvägar. Vidare ser vi att Trafikverket och Stockholms läns landsting är viktiga aktörer för en fortsatt dialog kring dessa viktiga frågor på regional nivå.

Trafikverket	I syfte att skapa transparens och tydlighet gentemot regionens aktörer i godstransportsektorn efterfrågar Trafikverket också en mer långsiktig del i det godsstrategiska arbetet. En omställning av godstransportsektorn mot en mer miljömässigt hållbar bransch kräver långsiktiga investeringar, t.ex. i infrastruktur och i fordonsflottan, vilket skulle underlättas av en långsiktig och brett politiskt förankrad strategi för transportsektorns utveckling. I detta sammanhang anser Trafikverket att fokus bör läggas på att åstadkomma effektiva transporter och ett effektivt nyttjande av infrastrukturen. Trafikverket ser också att handlingsplanen skulle vinna på ett mer utförligt avsnitt om trender och framtida utmaningar, t.ex. kring digitalisering och autonoma fordon.	Trafikkontoret tackar för synpunkten. Långsiktighet är, precis som Trafikverket skriver, avgörande för att aktörer ska våga investera och något även vi strävar efter att uppnå. Avsnittet med trender och framtida utmaningar har utvecklats i den uppdaterade planen.
Trafikverket	Slutligen vill Trafikverket gärna se ett tydligare ställningstagande till godstrafik på järnväg och hur Stockholms stad avser förhålla sig till detta. Trafikverket anser att det är viktigt att arbeta för att utveckla förutsättningarna för effektiva godstransporter på järnväg. Det är i detta sammanhang viktigt att värna och utveckla de befintliga kombiterminaler, t.ex. Västberga och Spånga, och att lastplatser värnas och utvecklas på flera platser i staden. Framkomlighet i det anslutande vägnätet är viktigt för att säkra attraktiviteteten i dessa godsnoder, vilket behöver säkerställas i den kommunala planeringen.	Trafikkontoret tackar för synpunkten och i den uppdaterade planen skriver vi mer om järnvägstransporternas möjligheter.

Tema 2: Handlingsplanens mål

Trafikkontoret presenterade tre mål och tio aktiviteter i remissen. Dessa har remissinstanserna haft många synpunkter på, både konkret och mer abstrakt. Att lyfta godstransporternas positiva ändamål är något som remissinstanserna gärna ser i handlingsplanen. Med remissvaren i beaktning har vissa aktiviteter och mål förändrats och förtydligats. Bland annat har intilliggande kommuners planer för godstrafik lyfts tydligare, och även tydliggjort vilka transportslag som ingår i olika aktiviteter.

Remissinstanser	Yttrande	Trafikkontorets svar
Bromma-Ulvsunda företagsgrupp, Lunda företagsgrupp, Norra Djurgårdsstadens företagsgrupp, FöretagsGrupperna Stockholm	De tre förslag som anges som mål är inga mätbara mål utan mer ett antal filosofier som i sin tur är underordnade andra mål. Denna luddighet är förklarlig eftersom vi vet för lite om dagens godsflöden.	Trafikkontoret tackar för synpunkten.
Danderyds kommun	Danderyds kommun anser att handlingsplanens föreslagna målformuleringar är relevanta. Behovet av att öka och sprida kunskap kring godstransporter samt att verka för nya och innovativa lösningar inom området är viktiga grundstenar i det fortsatta utvecklingsarbetet. Målen i handlingsplanen har också en tydlig koppling till den strategiska inriktning som återfinns i remisshandlingen Godsstrategi för Stockholmsregionen och därmed RUFS 2050, vilket är positivt ur ett regionalt perspektiv.	Trafikkontoret tackar för synpunkten.
Energimyndigheten	I handlingsplanen saknas kopplingar till övriga planer för Stockholmsområdet på vilket sätt en allmän minskning av personbilstrafiken, till förmån för överflyttning till mer energieffektiva trafikslag och mer effektiva transporter kan frigöra utrymme för godstransporter. För att även begränsa ökningen av antalet lastbilar bör deras lastkapacitet utnyttjas så effektivt som möjligt, exempelvis genom ökad godssamordning och ökad fyllnadsgrad. En högre automatiseringsgrad av lastning och lossning kan likaså medverka till en begränsning av antalet fordon.	Trafikkontoret tackar för synpunkten och har i den uppdaterade versionen lyft fram Stockholmsområdets övriga planer tydligare.
Energimyndigheten	En inriktning bör vara att så mycket gods till och från Stockholmsområdet fraktas med tåg eller fartyg. De fordon som behövs för exempelvis distributionstrafiken, som idag i stor utsträckning drivs av diesel, behöver i allt större omfattning övergå att drivas av elektricitet alternativt med biodrivmedel. Till 2020 ska det finnas möjlighet att anskaffa elektriskt drivna lastbilar vilket möjliggör att skärpta krav var och när fossilt drivna lastbilar får framföras.	Trafikkontoret tackar för synpunkten och förslag till inriktning.

Exploateringskontoret	En tydligare ansvarsfördelning underlättar för genomförandet och minskar risken för att aktiviteter inte genomdrivs.	Trafikkontoret tackar för synpunkten. I den uppdaterade versionen av planen har vi utvecklat och förändrat aktiviteterna. Vi förtydligar vilka delar av stadens organisation som är berörda av olika aktiviteter samtidigt som vi även är beroende av många externa aktörer för att nå framgång.
Huddinge kommun	Huddinge kommun önskar också att tidplan och kostnader för åtgärderna synliggörs tydligare i planen, både för att kunna utgöra ett bättre planeringsunderlag, men även för att påvisa de resurser (i tid och ekonomi) som krävs.	Trafikkontoret tackar för synpunkten. Våra aktiviteter är inte tidsatta eller kostnadsplanerade då de beror på hur lyckosamma vi är i vår samverkan och inom vilka projekt vi har eller får extern finansiering. De enskilda projekten som vi har medel för, antingen från budgetuppdrag eller extern finansiering, har självklart egna tidsplaner. Planens tematiska områden inrymmer mer än enskilda projekt och berör ett stort antal aktörer varför vi inte ser det som möjligt att lyfta fram tid och kostnader här.
Norrmalms stadsdelsnämnd, Östermalms stadsdelsnämnd, Kungsholmens stadsdelsnämnd, Södermalms stadsdelsnämnd, Västerås stad, Trivector	Efterfrågar en beskrivning av hur handlingsplanen ska följas upp efter genomförandeperioden och på vilket sätt måluppfyllelsen ska mätas.	Trafikkontoret tackar för synpunkten och har i den uppdaterade versionen tydligare beskrivit hur vi avser att följa upp handlingsplanen. Vad gäller mätbara mål har vi valt att inte ha sådana eftersom vi inte ensamt har rådighet över godstrafiken. Vi har i uppdateringen valt att kalla dessa tre förplaneringsinriktningar istället och hoppas det blir tydligare vad vi vill uppnå.
Sjöfartsverket	Sjöfartsverket anser att förslag på mål och förslag till handlingsplan 2018–2022 är bra, men att det under ”Staden ska verka för ökad samlastning och styrning mot effektiva och hållbara logistiklösningar”, att de olika godstrafikslagen specificeras för att alla trafikslag ska beaktas och tas med i framtida planering.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna. Aktiviteterna har ändrats i den uppdaterade versionen och där är det tydligare vilka olika transportslag som aktiviteterna avser.
Södertörnskommunerna	Bland de beskrivna utmaningarna saknar vi frågan kring konkurrensen om attraktiv mark för bostadsbyggande respektive godshantering som ökar ju mer Stockholmsregionen växer, både i byggskede och genom ett ökat varuförsörjningsbehov. Vi skulle gärna se ett resonemang om hur Stockholms stad ser sin roll i ett regionalt samarbete för att hantera dessa frågeställningar. Detta skulle kunna förtydligas i exempelvis mål 3 som behandlar samverkan.	Trafikkontoret tackar för synpunkten och har skrivit om texten i den uppdaterade versionen av godstrafikplanen för att fånga dessa aspekter.

Transportföretagen	Det andra målet i handlingsplanen innehåller inriktningen att "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". Transportföretagen förstår och delar den underliggande meningen, men anser att målet bör formuleras för att spegla mer av den positiva nödvändiga funktion som godstransporterna har och måste ha: "Genom utveckling av effektiva och hållbara transportlösningar kan godstrafiken i stadens offentliga rum minska och därigenom bidra till den attraktiva staden".	Trafikkontoret tackar för synpunkten, i den uppdaterade versionen har målet omformulerats, och är nu en planeringsinriktning.
--------------------	---	--

Tema 3: Samverkan

Samverkan mellan stadens förvaltningar, andra kommuner och myndigheter samt näringslivet tas upp av många remissinstanser. Godstrafikplanen ses som ett positivt steg framåt, men för att den skall slå igenom framhålls att mål och aktiviteter bör förankras hos flera kommuner och med entreprenörer. Positivt är att intresset hos remissinstanserna att medverka i sådan samverkan och vara med i pilotprojekt är stort. Många instanser anser att ett helhetsgrepp måste tas angående godstrafiken i staden och regionen, då det finns många olika sorters transporter som alla har olika förutsättningar och behov.

Remissinstanser	Yttrande	Trafikkontorets svar
Bromma-Ulvsunda företagsgrupp, Lunda företagsgrupp, Norra Djurgårdsstadens företagsgrupp, FöretagsGrupperna Stockholm	Med syftet att fördjupa samarbetet mellan inblandade parter och öka trycket på att saker genomförs, föreslås ett årligt möte med deltagare från näringslivet (transport, distribution, företag), staden (de tekniska kontoren m fl) akademien och konsumenterna. Det kunde kallas Stockholms Transportakademi.	Trafikkontoret tackar för synpunkten. Vi har för avsikt att även fortsatt ha en löpande dialog med branschens aktörer. Detta kan säkerligen utökas på olika sätt och vi tror på att i första hand nyttja befintliga forum för detta.
Danderyds kommun	Danderyds kommun vill särskilt understryka vikten av fortsatt samverkan inom området, inom såväl som utanför kommungränsen. Detta kan förtydligas i handlingsplanen. Framgångsrik samverkan för att utveckla ett hållbart och effektivt system för transporter förutsätter också en, för berörda aktörer, gemensam målbild.	Trafikkontoret tackar för synpunkten och har i den uppdaterade versionen tydligare skrivit om samverkan.
DHL	Viktigast är att det finns en tydlig strategi samt att Staden har en öppen dialog med de faktiska aktörerna, däribland DHL, om strategiska och logistiska frågor. DHL är mycket positiva till att medverka i Stadens initiativ, möten och sammankomster gällande att öka kunskapen om godstransporter och i att löpande utvärdera reglering för godstrafiken.	Trafikkontoret tackar för synpunkten och välkomnar samverkan med DHL.
Lidingö kommun	I frågan om tre strategiska mål för utveckling av godstransport i Stockholms stad, tycker Lidingö stad att dessa är positiva. Speciellt med tanke på att samverka med andra aktörer. Idag omlastas gods som har Lidingö stad som start- och slutdestination i de allra flesta fallen till lastbil. Alla dessa lastbilar måste idag gå via Stockholms stad för att genomföra sina uppdrag. Därför anser Lidingö stad att det är mycket viktigt att Stockholms stad ska samverka med andra grann- och kranskommuner, för att planera framtida godstransporter i syfte att säkerställa framkomlighet.	Trafikkontoret tackar för synpunkten och har i den uppdaterade versionen tydligare skrivit om samverkan.
NCC	Klimat- och miljöfrågorna skapar ett förändringstryck som leder till att verksamheter omprövar tidigare lösningar. Om miljönyttan står i fokus så kommer förändringarna leda till förbättringar inom flera områden samtidigt som konkurrenskraften upprätthålls. Därför är det önskvärt att staden så långt det är möjligt samordnar regler och styrmedel med de nationella intentionerna eller regionen och övriga storstäder.	Trafikkontoret tackar för synpunkten och instämmer med behovet av samsyn kring regler och styrmedel.

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd	Förvaltningen vill framföra vikten av att stadens olika berörda aktörer samverkar utifrån sina olika kompetenser för att bidra till bästa möjliga lösningar.	Trafikkontoret tackar för synpunkten och har i den uppdaterade versionen tydligare skrivit om samverkan.
Schenker	Vi vill understryka vikten av att det finns samsyn och likriktning inte bara inom, utan också mellan, olika städer.	Trafikkontoret tackar för synpunkten och instämmer med behovet av samsyn kring regler och styrmedel.
Sollentuna kommun	Sollentuna kommun anser att det vore bra om handlingsplanen för gods tydligare knyter an till godsstrategin för Stockholmsregionen som Landstinget har tagit fram. Det vore bra att tydliggöra hur de två dokumenten samspelar.	Trafikkontoret tackar för synpunkten och har i den uppdaterade versionen tydligare försökt knyta an till den regionala godsstrategin.
Spånga-Tensta stadsdelsnämnd	Spånga-Tensta stadsdelsnämnd är även positiv till att trafikkontoret tillsammans med berörda förvaltningar ska fortsätta verka för en ökad effektivisering av stadens egna varuleveranser. Detta kan bidra till exempelvis säkrare och effektivare transporter till och från förskolor och vård- och omsorgsboenden.	Trafikkontoret tackar för synpunkten och instämmer med vikten av effektivare och säkrare transporter.
Stockholms handelskammare	Stockholm måste ta ett regionalt ansvar för att godstransporterna i huvudstadsregionen ska fungera.	Trafikkontoret tackar för synpunkten och tar förslaget vidare internt.
Stockholms läns landsting	Landstinget saknar geografiska perspektiv och dimensioner i handlingsplanen.	Trafikkontoret tackar för synpunkten och har försökt få ett tydligare geografiskt perspektiv i den uppdaterade versionen.
Stockholms läns landsting	Dokumentet skulle vinna på att tydliggöra kopplingen till stadens andra styrdokument såsom målen i översiktsplanen respektive Framkomlighetsstrategin samt till den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen RUFS 2050.	Trafikkontoret tackar för synpunkten och har i den uppdaterade versionen tydligare beskrivit kopplingen till stadens andra styrdokument och den regionala utvecklingsplanen.
Sundbybergs stad	För effektivaste resultat bedömer Sundbybergs stad att arbetet med godstrafiken bör utvecklas kommungemensamt mellan samtliga kommuner i regionen. Sundbyberg vill särskilt lyfta behovet av kommunövergripande samarbete gällande omlastningscentraler, och välkomnar en sådan formulering i den slutgiltiga handlingsplanen.	Trafikkontoret tackar för synpunkten och har i den uppdaterade versionen tydligare skrivit om samverkan.
Södertälje kommun	Vi ser gärna att Stockholm genom denna handlingsplan på ett tydligare sätt tar ett regionalt perspektiv och ansvar. Det är till fördel även för godsfrågorna att ha ett hela-resan-perspektiv, och se var godset har sin start eller slutpunkt i regionen och inte begränsa detta till kommungränsen. Att handlingsplanen lyfter fram att ett antal frågor måste hanteras i ett regionalt sammanhang är positivt men utifrån vårt sätt att se på godsfrågorna är det inte tillräckligt.	Trafikkontoret tackar för synpunkten och har i den uppdaterade versionen tydligare skrivit om samverkan och det regionala perspektivet.

Södertörns kommunerna	Den tredje målformuleringen beskrivs som att "planering för godstransporter behöver ske i samverkan". Södertörns kommunerna anser att samverkan inte bara ska ske i planeringsfasen, utan i hela kedjan, varför denna målformulering kan behöva ses över.	Trafikkontoret tackar för synpunkten.
Södertörns kommunerna	Det hade varit positivt om strategin tydligare hade tagit avstamp i ett regionalt perspektiv. Södertörns kommunerna har ett starkt önskemål om att det sker en regional samordning kring de regionala godstrafikfrågorna och ser gärna att Stockholms läns landsting tar ansvar för att samordna och driva detta arbete. Därmed knyts de kommunala strategierna och planerna ihop med RUFS 2050 och den övriga regionala utvecklingsplaneringen. Kopplingen till RUFS är av stor betydelse för att knyta samman godstransporter med utveckling av de regionala kärnorna, bostadsbyggande, klimatomål osv. Denna koppling kan med fördel förtydligas i handlingsplanen.	Trafikkontoret tackar för synpunkten och har i den uppdaterade versionen tydligare skrivit om samverkan och det regionala perspektivet. Regional samordning från Stockholms läns landsting är något även Stockholms stad efterfrågar.
Södertörns kommunerna	I handlingsplanen föreslås ett antal åtgärder som är av regionalt intresse (åtgärd 3, 6, 8 och 9) och som i olika utsträckning påverkar Södertörns kommunerna. I genomförandet av dessa åtgärder är det positivt om samordning sker med andra kommuner och regionala aktörer. Vi Södertörns kommuner ser gärna att målen i handlingsplanen konkretiseras för att därigenom kunna få en uppfattning om inom vilka områden Stockholms stad tänker sig framtida samarbeten.	Trafikkontoret tackar för synpunkten och tar den i beaktning vid uppdatering av planen.
Trafikverket	Inom ramen för handlingsprogrammet ser Trafikverket att beskrivningen av godsstrategiskt arbete på regional och nationell nivå skulle kunna göras mer utförlig, t.ex. genom att i större utsträckning beskriva vilka aktörer och beroenden som finns och vilka aktörer som är nödvändiga för fortsatt utveckling av transportsystemet. T.ex. saknas helt en beskrivning av Trafikverkets roll i sammanhanget, något som vi gärna bistår med.	Trafikkontoret tackar för synpunkten och välkomnar att Trafikverket kan bistå med beskrivning av hur de ser på sin roll i sammanhanget till den uppdaterade planen.

Trafikverket	Trafikverket ser också i detta sammanhang att det kan finnas samordningsnyttor kopplat till samarbete och dialog med olika aktörer i regionen, inte minst Trafikverket, då godsflöden generellt sett är av regional eller nationell karaktär. Trafikverket är medvetna om att Stockholms stad är aktiva i omvärldsbevakningen men menar att det skulle vara positivt att detta tydligt framgår av handlingsplanen och att samarbetet med andra kommunala och nationella aktörer kunde lyftas i handlingsplanen. I skrivande stund pågår ett flertal godsstrategiska arbeten som med fördel kunde samordnas och användas som utgångspunkt för fortsatt samarbete, t.ex. regionala godsstrategier från Landstinget och Mälardalsrådet. Trafikverket ser stor nytta i att regionens olika parter kunde enas kring de viktigaste åtgärderna för att effektivisera godstransportsystemet på kort och lång sikt.	Trafikkontoret tackar för synpunkten och har i den uppdaterade versionen tydligare lyft fram vårt arbete med samverkan och även behov av fortsatt samverkan. Trafikkontoret anser också att det är ett gott förslag att de olika aktörerna tillsammans enas kring de viktigaste åtgärderna i de olika dokumenten.
Trafikverket	Trafikverket driver ett antal projekt inom ramen för elektrifierad väginfrastruktur. Det finns anledning att utbyta erfarenheter kring elfordon och även på sikt arbeta för en regional, om inte nationell, samsyn kring vilka lösningar för elfordon och dess infrastruktur som förespråkas.	Trafikkontoret välkomnar erfarenhetsutbyte kring elfordon för en regional eller nationell samsyn. Inom staden samverkar vi med miljöförvaltningens experter på fordon och drivmedel.
Västerås stad	Handling nr 8 "...analyser och peka ut viktiga platser och noder.." (sid 15) Här pekar handlingsplanen på att sådant arbete behöver ske även på regionalnivå. Ett övervägande bör göras om denna analys även bör ske i en ännu vidare krets tillsammans med aktörer och noder i hela Mälardalen då den bästa lösningen skulle kunna finnas utanför länet.	Trafikkontoret tackar för synpunkten och har inlett dialog med andra kommuner i Mälardalen gällande masshantering och drivmedel. Vi ser gärna att dialog fortsätter och breddas i att omfatta alla godstransporter.

Tema 4: Styrmedel

Att staden med hjälp av styrmedel kan bidra till en hållbar utveckling av godstransporterna är det flera instanser som påpekar. Bland annat lyfts behovet av att tillåta längre fordon och högre tillåten bruttovikt för kunna frakta mer gods per fordon.

Remissinstanser	Yttrande	Trafikkontorets svar
BIL Sweden	I och med nya levnadsvanor så som ökad internethandel har också kundens krav på hemleverans förändrats. Vi tror att det är viktigt att man beaktar samhällsförändring samtidigt som befolkningen i staden ökar och att man därmed bör se över tillåtna längder och tillåten bruttovikt. Istället för att ha många mindre transporter, speciellt då transportsektorn brottas med chaufförsbrist, skulle det avlasta trafiken om man tillät 15-meters transporter. Med längre transporter och en högre tillåten bruttovikt kan man transportera mer gods.	Trafikkontoret tackar för synpunkten. Utredning gällande 15-meters fordon pågår inom trafikkontoret.
Länsstyrelsen Stockholm	Slutligen bör staden i sin egen verksamhet kunna ställa krav i upphandlingar kring hur godstransporterna hanteras.	Trafikkontoret tackar för synpunkten. Arbete med att se över stadens egna varuleveranser pågår. Staden, via miljöförvaltningen och serviceförvaltningen, arbetar sedan länge även med kravställning av transporter i upphandlingar.
Schenker	Kopplat till bättre framkomlighet i systemet som helhet skulle vi gärna vilja se möjlighet till positiv särbehandling om vi uppfyller vissa krav såsom miljöklass och utlastningsgrad. Ett exempel på positiv särbehandling är att nyttja kollektivkörfält för godstransporter.	Trafikkontoret tackar för förslaget och tar det vidare internt.
Schenker	Vi vill även belysa att många småbilar istället för färre stora inte nödvändigtvis ger en bättre trafikmiljö, förutsatt att fordonen är välutrustade. Vi anser att det är bättre om staden överläter till transportören att avgöra vilka fordon som ska användas och istället ställer upp krav på vilka kriterier som skall vara uppfyllda vad gäller utlastningsgrad, utsläpp, buller, etc.	Trafikkontoret tackar för synpunkten.
Stockholms stadshus AB	Stockholm Vatten och Avfall konstaterar att utveckling av transport- och logistiklösningar för avfallshantering många gånger är förknippade med begränsningar i lämpliga fordonstyper, sanitära aspekter och långtgående krav på en god arbetsmiljö. Förändringar i trafikmiljön som begränsar framkomligheten för tunga fordon behöver därför stämmas av med bolaget.	Trafikkontoret tackar för uppmaningen.

Transportföretagen	I sammanhanget skulle Transportföretagen vilja lyfta stadens förbud mot transporter med lastbilar längre än 12 meter. Stockholms stad har sedan länge begränsningar för lastbilars längd (12m) och bärighetsklass 2 på stora delar av vägnätet. Dispenser för längre ekipage än 12 meter görs enbart för så kallat odelbart gods. Det är förståeligt att kommunen velat begränsa trafik med alltför tunga fordonsekipage i den ofta trånga gatumiljön. Men konsekvensen kan många gånger bli kontraproduktiv och leda till ökade fordonsrörelser och därmed ökad miljöpåverkan. Vi skulle därför vilja se en förändring av Stockholms kommuns föreskrifter om bärighetsklass och begränsad fordonslängd i syfte att åstadkomma en ökad flexibilitet i hanteringen.	Trafikkontoret tackar för synpunkten. Utredning gällande 15-meters fordon pågår inom trafikkontoret.
Västerås stad	En ytterligare fundering är om det går att hitta ett system där de aktörer som går över till lätta elfordon och pråm på något vis kan premieras för det ändrade transportmönstret. Premiering behöver inte ha med pengar att göra utan att aktörerna får möjlighet att synas i sitt hållbarhetsarbete.	Trafikkontoret tackar för förslaget och tar det vidare i våra olika arbetsgrupper.

Tema 5: Godsterminaler, omlastning och samlastning

Platser för om- och samlastning är något som flera av de kommunala remissinstanserna lyfter som viktigt. Från entreprenörer framförs synpunkter om konkurrensmässiga hinder och påverkan på deras tjänster.

Remissinstanser	Yttrande	Trafikkontorets svar
BIL Sweden	BIL Sweden stödjer visionen om en vidareutvecklad samlastning. Idag finns endast en samlastningsplats i Stockholm vilket innebär att godstrafik ibland måste köra igenom staden. BIL vill samtidigt poängtera vikten av att inte försvåra för näringsidkare. Morot snarare än piska kommer att ge bättre utfall. Regleringar och förbud är sällan rätt väg att gå. En organisk framväxt av samlastning med mera är både mer ekonomiskt lönsamt och mer hållbart i längden.	Trafikkontoret tackar för synpunkten.
Bromma-Ulvsunda företagsgrupp, Lunda företagsgrupp, Norra Djurgårdsstadens företagsgrupp, FöretagsGrupperna Stockholm	Vi tror på att ha samlingspunkter i många av 29 områden med koncentrationer av företag. Det gäller både de 10 verksamhetsområdena (VO) som fastställts i Stockholms nyligen antagna Översiktsplan (ÖP) och de andra 19 blandstäderna (BS).	Trafikkontoret tackar för synpunkten.
Farsta stadsdelsnämnd	En aktivitet som berör förvaltningen är att staden ska verka för ökad samlastning och styrning mot effektiva och hållbara logistiklösningar som stadens egna verksamheter ger upphov till. I nuvarande livsmedelsavtal finns krav på att leveranser till exempelvis förskolor i ett område samordnas till en viss veckodag. I kommande ramavtal med leverantörer av varor till stadens verksamheter bör det vara möjligt att ställa skarpare krav på samordning av leveranser. Förvaltningen är positiv till att stadens egna godstransporter minskas.	Trafikkontoret tackar för informationen och förslaget.
Farsta stadsdelsnämnd	Att analysera och peka ut viktiga strategiska platser och noder för godstransporter är en aktivitet som berör stadsdelsområdet. Förvaltningen anser att Farsta företagsområde är en viktig nod för detta. Betydelsen kommer att bli större när Norviks hamn i Nynäshamn tas i bruk. Godstransporterna kommer då att öka på Nynäsvägen. Förutom att området kan fungera som en omlastningsplats är det också viktigt att bevara och utveckla verksamhetsområdet då det finns ett stort behov av fler arbetsplatser i söderort. Byggnad av bostäder bör undvikas i närheten av lokala arbetsområden så att företagen inte riskerar att behöva flytta på grund av att verksamheten anses störande.	Trafikkontoret tackar för synpunkten. Arbete med att säkerställa att verksamhetsområdena värnas pågår.

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd	Gällande punkt 8 "Staden ska analysera och peka ut viktiga strategiska platser och noder för godstransporter" vill förvaltningen lyfta fram företagsområden som kan fungera som nod för lastning som viktiga. För att säkerställa att strukturen med lastning på strategiska platser utanför innerstaden fungerar är det viktigt att ta med företagsområdets långsiktiga utveckling i översiktsplaneringen. Om bostäder planeras för nära företagsområden finns det risk att dessa tvingas till avveckling.	Trafikkontoret tackar för synpunkten. Arbeta med att säkerställa att verksamhetsområdena värnas pågår.
Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd	I en stor del av staden, särskilt i de centrala delarna, är det fysiska utrymmet för vägnätet svårt att utöka. Förvaltningen anser därför att genomförandet av ett samlastningsprojekt är av högsta prioritet. Staden bör prioritera arbetet med att inrätta samlastningscentraler som effektiviserar godsdistributionen med minskad miljöpåverkan och ökad trafiksäkerhet som följd.	Trafikkontoret tackar för förslaget. En utmaning med samlastningscentraler är att hitta en fungerande affärsmodell. Av den anledningen samverkar vi med privata och offentliga aktörer i utvecklingen av nya lösningar.
Lidingö kommun	Angående den aktivitet som föreslås om att man ska analysera och peka ut viktiga strategiska platser och noder för godstransport, vill Lidingö stad att Stockholms stad beaktar och visar omtanke för att lämpliga lägen ur ett Stockholmsperspektiv inte ska påverka Lidingös godstransporter negativt.	Trafikkontoret tackar för synpunkten och välkomnar en dialog med Lidingö stad för att utveckla godstransporterna så bra som möjligt för alla inblandade.
Länsstyrelsen Stockholm	Gällande ökad samlastning i punkt 5 finns goda erfarenheter att ta del av från projektet "Samordnad varudistribution i Södertörns kommuner".	Trafikkontoret tackar för synpunkten och har tagit del av erfarenheterna från Södertörns kommunernas projekt i den utredning staden själva gjort om samordnad varudistribution.
Länsstyrelsen Stockholm	Punkt 8 om analys av strategiska platser för godstransporter och lokalisering av drivmedelsstationer är bra, men bör hanteras på översiktsplanenivå. I en fortsatt analys av strategiska platser bör staden utgå från RUFS 2050 där bland annat viktiga kombiterminaler (Årsta/Västberga) och distributionscentraler i centrala lägen (Årsta/Västberga, Lunda och Tomtebodavägen) pekas ut. I RUFS finns också ett antal förhållningssätt kopplade till godstransporter.	Trafikkontoret tackar för synpunkten.

Schenker	Vår förståelse när det gäller samlastning mellan olika aktörer är att det finns utmaningar kopplat till konkurrenslagstiftningen där transportörer inte får lov att samverka, t.ex. får ingen transportaktör lov att driva en samlastningscentral. Om annan neutral aktör (t.ex. staden) vill drifva en samlastningscentral har vi däremot inget emot att leverera till en sådan om mottagaren vill det och kan bära kostnaden. Ur ett konkurrensperspektiv bör man vidare beakta om detta skapar en monopolsituation då själva leveransen och tjänster kopplades till detta moment är ett område där marknadens aktörer försöker differentiera sina erbjudanden.	Trafikkontoret tackar för synpunkten.
Solna stad	Stadsledningsförvaltningen vill, med anledning av att [remissen] antyder att terminaler ska etableras utanför Stockholms stad, att det inte är aktuellt med omlastningsstationer mellan järnväg och väg, eller för den delen vatten och väg, inom Solna stad. Inte heller terminal för omlastning från större fordon till mindre kommer att vara aktuellt i Solna. Det finns sådana idéer i RUFSS, som Solna stad har avvisat som orealistiska. Transporter av gods hänvisas i första hand till de statliga vägarna.	Trafikkontoret har inte för avsikt att placera terminaler utanför Stockholms stad, utan tror att godstrafiken behöver planeras i samverkan med kranskommuner, regionala aktörer och privat sektor då godstransporterna inte ser de administrativa gränserna utan behöver komma fram överallt för att bidra till en levande och attraktiv region.
Älvsjö stadsdelsnämnd	Samlastningsprojekt (punkt 5) I återslagrapporteringen av den förra strategin för leveranstrafik beskriver trafikkontoret ett kommersiellt samlastningsprojekt där staden deltagit som processledare. I den nya handlingsplanen är en av punkterna att staden ska fortsätta och sprida det arbetet. Stadsdelsförvaltningen tycker att det är ett viktigt arbete, men vill betona vikten av att staden också föregår med gott exempel och arbetar för en samlastning av varor till stadens egna verksamheter. För flera år sedan startades en samlastningscentral för leveranser till Stockholms stads verksamheter. Under planeringen var verksamheterna positiva, då det skulle innebära färre leveranser och fasta leveranstider. Tyvärr upphörde försöket och förvaltningen hoppas att erfarenheterna kan användas vid genomförandet av ett nytt projekt.	Trafikkontoret tackar för synpunkten. Staden har nyligen utvärderat möjligheterna till samordnad varudistribution för stadens egna leveranser och vi fortsätter bereda frågan internt.

Älvsjö stadsdelsnämnd	Noder för godstransporter (punkt 8) I anslutning till Älvsjö finns Västberga respektive Älvsjö företagsområden. Stadsdelsnämnden har tidigare påpekat att nya bostäder inte ska tillåtas för nära dessa företagsområden, eftersom det kan få till följd att störande eller farliga verksamheter tvingas att flytta. Förvaltningen vill även i detta sammanhang ta upp behovet av att värna om stadens företagsområden eftersom de är viktiga för stadens godstrafik och logistik, både för omlastning och för uppställning.	Trafikkontoret tackar för synpunkten och instämmer i vikten av att värna om stadens företagsområden. Arbeta med just detta pågår på en strategisk nivå inom staden.
------------------------------	--	--

Tema 6: Off-peak transporter/Tung trafik nattetid

Flera av de svarande instanserna är positiva till att vissa transporter flyttas till mindre trafikintensiva tider, såsom kvällar och nätter. Dock är samtliga överens om att det finns ett antal punkter som först måste behandlas, såsom bullernivån, säkerheten och vilka platser som är lämpliga för sådan trafik. Trafikkontoret håller med om att frågan måste utredas ytterligare innan tung trafik nattetid kan möjliggöras på bred front i staden.

Remissinstanser	Yttrande	Trafikkontorets svar
BIL Sweden	BIL Sweden vill gärna se att man underlättar för fler nattliga transporter. Exempelvis genom slutna utrymmen eller användande av ljuddämpande material för att minska störande ljud vid avlastning. Nattransporter är mer transporteffektivt men ställer samtidigt krav på goda rutiner för att minska risken för överfall eller buller vid avlastning.	Trafikkontoret arbetar med att via stadens föreskrifter skapa möjligheter för tung trafik nattetid med rena och tysta fordon. Vi håller med om att möjligheter för nattrafik bör tas i beaktande vid ny- och ombyggnad.
Bromma stadsdelsnämnd	För att värna boendemiljön är det dock viktigt att det ställs höga buller- och miljökrav på distributörer och fordon.	Trafikkontoret tackar för synpunkten. Vi kommer att beakta boende i vårt arbete med tung trafik nattetid.
Bromma-Ulvsunda företagsgrupp, Lunda företagsgrupp, Norra Djurgårdsstadens företagsgrupp, FöretagsGrupperna Stockholm	Angående off-peak leveranser måste normer utvecklas för vad som är tillåtet t ex: • Vilka tider får nattdistribution ske och på vilka platser? • Vilka ljudnivåer är tillåtna? • Vilken typ av vagnar som skall användas. • Vilka trottoarkanter och trösklar, som skall vara tillåtna. Säkerheten är här också av största vikt och kanske den svåraste att lösa. Det gäller säkerheten för personalen och för godset som levereras.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna. Arbeta pågår med att se över gällande regelverk och vi tittar då på de frågor som ni lyfter fram.
DHL	<i>1, Staden skall skapa möjligheter för transporter off peak.</i> Vi ser fram emot stadens initiativ till detta och att vi håller med om fördelarna både trängselmässigt och med tanke på minskade emissioner och förbättrad arbetsmiljö. Dock är varuägare och handlare en mycket viktig faktor i detta och vi ser det viktigt att få en helhetssyn vilket fortsatt ger en möjlighet att samlasta och effektivisera transporter med hög fyllnadsgrad.	Trafikkontoret arbetar i dagsläget endast med att skapa möjligheter för ökade transporter nattetid som ett viktigt komplement till transporter dagtid.

Fastighetskontoret	Kontoret vill framför allt lyfta fram förslaget om att tillåta nattleveranser, även om detta ställer krav på extra bullerdämpande åtgärder avseende fordonen i områden där bostäder finns. Stadens långsiktiga plan för stadskärnan med färre privata fordon i centrum bör frigöra ytor i parkeringshusen, dessa ytor skulle kunna användas till omlastningscentraler till vilka transporterna in till staden skulle kunna ske nattetid. Distributionen av dessa varor kan sedan ske med mindre elfordon. Ett system som idag tillämpas i Göteborg.	Trafikkontoret noterar med glädje fastighetskontorets positiva syn på nattleveranser. Buller är en avgörande fråga i det fortsatta arbetet med detta.
Norrmalms stadsdelsnämnd, Östermalms stadsdelsnämnd, Kungsholmens stadsdelsnämnd	Förvaltningen är positiv till att styra om transporter till tider då infrastrukturen är mindre belastad. För att värna om 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.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna och håller med om att buller är den största utmaningen vid ökad trafik nattetid.
Stockholms stadshus AB	AB Svenska Bostäder anser att handlingsplanen är tydlig och bra, men konstaterar att transporter på nätterna kan medföra att klagomålen hos hyresgästerna ökar. Då måste bättre ljudisolerande fönsterglas installeras vilket ökar kostnaderna för bolaget.	Trafikkontorets avsikt är att möjliggöra tung trafik nattetid förutsatt att vissa kriterier uppfylls. En förutsättning är att hitta lösningar som håller sig inom gällande riktvärden för buller.
Stockholm Stadshus AB	Stockholm Business Region ser positivt på en adaptiv direktstyrning av stadens trafiksignalsystem och att programmet lyfter fram möjligheter för leveranser när det är mindre trängsel, men konstaterar att det är viktigt att det finns riktlinjer för att minska risken för störningar om leveranser ska kunna ske på nätterna.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna. Åtgärder som minimerar störningar och gör att ljud kan hållas inom gällande riktvärden är en förutsättning för leveranser nattetid.
Svenska Transportarbetareförbundet	Svenska Transportarbetareförbundet saknar arbetslivsperspektivet i strategin. Särskilt i förslaget om att staden ska möjliggöra leveranser på andra tider än rusningstid och framförallt nattetid. Transporterna ska utföras av människor som påverkas negativt på flera sätt av att arbeta på obekväma arbetstider.	Trafikkontoret kan, med förändrade föreskrifter, endast skapa möjligheter för transporter nattetid. Hur transporter utförs med avseende på arbetsliv är en fråga för arbetsmarknadens parter.
Transportföretagen	Ett problem med leveranser nattetid är förutom buller att det kräver att det finns förutsättningar att leverera godset nattetid. Det finns goda exempel med särskilda slutna utrymmen för varuleveranser men sådana system måste öka betydligt för att off-peak leveranser ska slå igenom i högre utsträckning.	Trafikkontoret instämmer att det vore bra att i högre grad beakta möjligheten för transporter nattetid vid om- och nybyggnad. Vi välkomnar en fortsatt dialog kring hur vi kan fortsätta arbetet med att underlätta för transporter nattetid.

Älvsjö stadsdelsnämnd	<i>Styrning av godstransporter</i> Stadsdelsförvaltningen upplever att leverantörerna inte alltid följer de restriktioner som finns för var och när tunga transporter får köra. På Älvsjövägen är tunga transporter förbjudna nattetid eftersom de orsakar vibrationer som stör närboende. Tyvärr respekteras inte alltid det förbudet. Detta är en fråga för polisen, men förvaltningen önskar att trafikkontoret även framför den i sin dialog med transportbranschen, eftersom överträdelser leder till en dålig boendemiljö.	Trafikkontoret tackar för synpunkten och konstaterar precis som ni skriver att uppföljning av den rörliga trafiken är en fråga för polisen.
------------------------------	--	--

Tema 7: Sjöfart

En överflyttning av godstransporter från vägnätet till vattenvägarna uppfattas som positivt och intressant av många instanser. Dock framgår att det måste utredas och förtydligas vilka sorters transporter det gäller, och hur omlastning mellan sjö och land skall ske. En synpunkt är att ökad sjötransport skulle innebära plats för den förväntade ökningen av vägtransporter p.g.a. samhällets ökade användning av e-handel.

Remissinstanser	Yttrande	Trafikkontorets svar
DHL	3, Staden skall verka för ett ökat nyttjande av vattenvägarna för godstransporter. Här har vi i vår roll svårt att se hur detta skall fungera praktiskt, känns med vår insikt orealistiskt för transporter av paket och styckegods. Självfallet om vattenvägarna kan utnyttjas mer gällande vissa typer av transporter kommer detta främja framkomlighet och minska emissioner och förbättra arbetsmiljö för kvarvarande transporter.	Trafikkontoret tackar för synpunkten men anser inte att det är orealistiskt med transporter av paket och styckegods på vatten. Vi ser idag goda exempel från t.ex. England, Frankrike och Holland där det fungerar. Staden välkomnar en dialog kring detta och hoppas tillsammans hitta lösningar som är effektiva för oss alla.
Lidingö kommun	Lidingö stad ställer sig bakom de tio aktiviteter som tagits fram i förslaget och vill även belysa det positiva i att Stockholms stad ska verka för ett ökat utnyttjande av vattenvägarna för godstransporter. Denna aktivitet skapar incitament och verkar för genomförandet av ett pilotprojekt om gods på vatten i syfte att öka kunskapen och identifiera barriärer och utmaningar. Lidingö stad önskar att vi tillsammans kan utveckla godstransporter på våra gemensamma vattenvägar. Då godstransport på vatten kan lämpa sig för såväl korta som långa transporter, vilket kan göra godstransport på vattnet till det bästa alternativet ur såväl miljömässig synpunkt som ur hållbarhetssynpunkt.	Trafikkontoret tackar för synpunkten och välkomnar Lidingö stads initiativ till samverkan.
Länsstyrelsen Stockholm	<i>Punkt 3 i handlingsplanen handlar om att få över en del av lastbilstrafiken till sjöfart.</i> Eftersom Mälaren är en dricksvattentäkt krävs en diskussion om vilken typ av transporter som är lämpliga. Exempelvis vill vi inte ha ytterligare transporter av olja på Mälaren.	Trafikkontoret tackar för synpunkten. Staden har idag inga planer på att transportera olja på Mälaren. De transporter vi ser som mest fördelaktiga på Mälaren är bergmaterial och avfall.
Saltsjöqvarns förvaltnings AB	Två åtgärder i handlingsplanen är särskilt angelägna. En är att bevaka så att omlastningsmöjligheter skall kunna upprättas vid stadens kajer – och även vid kajer i angränsade kommuner eftersom Stockholms inre vatten gränisar till fler kommuner. Vidare är det viktigt att demoprojekt bör stödjas av staden.	Trafikkontoret tackar för synpunkten. Staden är gärna med och för en dialog om hur vi på bästa sätt kan bidra till olika demoprojekt på vatten.

Sjöfartsverket	Sjöfartsverket anser att sjöfart är en förutsättning för att Stockholmsregionen ska nå visionen i RUFS 2050 – att vara Europas mest attraktiva storstadsregion och omfattas på så sätt också av handlingsplanen för godstrafiken och utvecklingen av nya smarta lösningar i det redan existerande transportsystemet som kan bidra till effektivare, säkrare och mer miljöanpassade godstransporter.	Trafikkontoret tackar för synpunkten.
Stockholms handelskammare	För en attraktivare stad och effektivare godstrafik bör staden prioritera prämtrafik i stadsplaneringen.	Trafikkontoret tackar för synpunkten. Vi tror precis som handelskammaren att prämtrafik kan spela en ökad roll i framtiden och anordnade nyligen en välbesökt halvdagskonferens om prämtrafikens möjligheter i syfte att få igång en positiv utveckling.
Stockholms stadshus AB	Stockholms Hamn välkomnar trafikkontorets förslag på handlingsplan och att det ingår ett ökat utnyttjande vattenvägarna för godstransporter, men ser ett behov av att lyfta det internationella perspektivet. Varje dag passerar stora mängder gods genom hamnområdena i staden till och från Finland, Estland, Lettland och Ryssland. Vidare konstaterar bolaget att det gods som passerar bolagets hamnar oftast har sin start och målpunkt utanför kommungränsen medan handlingsplanen primärt rör godshantering i kommunen och de centrala delarna av Stockholmsregionen. Bolagets långsiktiga strategi är att godstrafiken ska koncentreras till Kapellskärs hamn och Nynäshamns hamn, inklusive den nya godshamnen Stockholm Norvik Hamn som öppnar 2020. Därmed kommer det gods som anländer och avgår med den reguljära färjetrafiken även i fortsättningen hanteras i de mer centrala hamnområdena i Stockholm.	Trafikkontoret tackar för synpunkten och har i den uppdaterade versionen tydligare lyft in flödet av gods på vatten utanför stadens gränser.
Södertälje kommun	Södertälje kommun ser positivt på att inlandssjöfarten nämns och hanteras i handlingsplanen. Hamnen i Södertälje är den enda godkända hamnen för omlastning till präm, så kallade InlandWaterWays. Södertälje ser gärna ett fortsatt samarbete kring hur infrastruktur med kajer etcetera kan skapas för ökad godstrafik på sjöfart till Stockholm.	Trafikkontoret tackar för synpunkten och välkomnar Södertälje kommuns öppning för samverkan kring denna fråga.

Södertörnskommunerna	Stockholms stad lyfter fram att det finns en stor potential i att lyfta över gods till sjöfart för att minska dominansen av lastbilstrafik. Därför är det anmärkningsvärt att infrastruktur som behövs för detta ändamål såväl som för effektiva och hållbara godstransporter överlag inte lyfts fram i handlingsplanen, mer än som ett kommande arbete (åtgärd 8). Det saknas helt en beskrivning av att Stockholms stad flyttar ut sin hamnverksamhet till Norviks hamn (i Nynäshamns kommun). En stor andel av transporterna från Norviks hamn kommer att transporteras med lastbil till målpunkter i övriga regionen och Stockholms stad. Tvärförbindelse Södertörn spelar en viktig roll i detta sammanhang genom att den binder samman väg 73 med Förbifart Stockholm (E4/E20). Tvärförbindelsen innebär att de norra delarna av väg 73/Södra länken kommer att avlastas från tung trafik, i ett område där Stockholms stad planerar en tät och stadsmässig bebyggelse. Utifrån detta perspektiv är det också viktigt att säkerställa godstrafikens framkomlighet i detta stråk fram till dess att Tvärförbindelsen och Förbifart Stockholm är färdigställda. För att säkerställa kapacitet och robusthet för regionens godstransporter är det också viktigt att det byggs en ny motorvägspassage över Södertälje kanal.	Trafikkontoret tackar för synpunkten. I den uppdaterade versionen lyfter vi tydligare fram det regionala perspektivet.
Södertörnskommunerna	Det är mycket positivt om Stockholms stad satsar på att möjliggöra och utveckla inlandssjöfart. Denna överflyttning från bil till båt för leveranser, avfall och masshantering till centrala Stockholm är positiv för hela Stockholmsregionen. Vi delar bedömningen att inlandssjöfart har potential att bli ett viktigt komplement till väg och järnväg. I det föreslagna pilotprojektet är det viktigt att fundera på hur infrastrukturen för denna omvandling ska skapas. Hamnarna i Södertälje och Norvik fyller en viktig funktion som omlastningshamnar men Södertörnskommunerna ser att det också behöver skapas nya kajplatser för angöring i Stockholms stad (åtgärd 3).	Trafikkontoret tackar för synpunkten. I den uppdaterade versionen lyfter vi tydligare fram behovet av citynära kajlägen för godstransporter.
Trafikverket	Ökat användande av vattenvägarna är en regional fråga där Trafikverket är planerande part för farleder. Det finns ett behov och en stor nytta att gemensamt studera förutsättningarna för regionala och lokala transporter på vatten och vilka krav på infrastrukturen som detta innebär, t.ex. vad gäller anslutningar och omlastningspunkter mellan sjöfart/väg/järnväg.	Trafikkontoret tackar för synpunkten. Dialog har inletts med Trafikverket gällande kartläggning av lokala och regionala transporter på vatten vad gäller omlastningspunkter etc.

Transportföretagen	Mer lokalt kan sjöfart spela roll i Mälardalen framför allt för transporter av byggmassor etc vid stora anläggningsarbeten, vilket dock kräver sjönära lägen och effektiva omlastningspunkter. I övrigt bör inte förväntningarna på "överföring" överdrivas och tillåtas påverka behoven av goda förutsättningar för lastbilstrafiken. Detta särskilt som vägtransporterna under de kommande decennierna kommer bli fossilfria, vilket minskar motiven för "överflyttning" av klimat- och utsläppsskäl.	Trafikkontoret tackar för synpunkten. Kontoret tror att förändring måste till på flera fronter och att såväl överflyttning till sjö och järnväg som effektivisering av befintliga vägtransporter behöver ske parallellt. Som ytterligare stöd för detta vill vi framhålla att en utveckling mot fossilfria vägtransporter är nödvändig samtidigt som denna inte löser frågan om begränsad yta i staden.
Västerås stad	Tomkörningar är inte ett bekymmer bara kring lastbilstransporterna utan även för sjöfarten. Orsaken är delvis densamma – bristen på samordning både inom det specifika trafikslaget men även utifrån nyttjandet av transportsystemet som helhet.	Trafikkontoret tackar för synpunkten. Vi söker ständigt kontakt med aktörer som vill samverka med andra aktörer, där vi kan spela en nyckelroll i att vara en neutral plattform och driva på affärsutvecklingen. På så sätt kan tomtransporter i ett flöde hitta transporter från ett annat flöde.
Västerås stad	Handling nr 2 och 3 "...uppmuntra och vara delaktiga inya innovativa lösningar" och "...verka för ökat nyttjande av vattenvägarna..." (sid 13) Någon av handlingarna eller bägge skulle kunna peka specifikt på att pråmtrafik. Antingen att detta lyfts som en egen punkt under handling 2 eller (samt även) lyfts som en särskilt punkt under handling 3 i likhet med att det under handling 2 pekas ut specifika åtgärder/områden. Handling nr 4 "...verka för bättre förutsättningar för godstransporter med lätta elfordon" (s 13) Kan handlingen kompletteras med "...elfordon och pråmtrafik" liksom i texten komplettera med "...ske med lätta elfordon, t.ex. lastcykel eller truck, samt pråm"? Alternativt att pråmtrafik får en egen handling likt elfordon får här i handling 3 Alternativt att detta stärks under handling 3.	Trafikkontoret tackar för synpunkten. I den uppdaterade versionen har vi formulerat oss lite annorlunda, bl.a. för att tydliggöra detta.

Tema 8: Masshantering

Många instanser påpekar att hantering av bergmaterial är vanligt i staden då det byggs väldigt mycket. Det upplevs som positivt om sådana transporter kan minskas. En instans frågar dock om åtgärder hinns med innan stadsbyggandet ökar.

Remissinstanser	Yttrande	Trafikkontorets svar
Exploateringskontoret	Exploateringskontoret har idag inte rådighet över bygglogistik och masshantering, som påvisas i handlingsplanen. Det exploateringskontoret kan göra är att bilägga, exempelvis produktionsföresättningar, till de avtal som tecknas med byggaktörerna. Svårigheten med dessa avtal, där det fortfarande råder osäkerhet, är hur uppföljning och kontroll av dessa avtal ska ske. Ett gemensamt arbetssätt behöver således arbetas fram för att alla projekt ska kunna koordineras.	Trafikkontoret tackar för synpunkten och har justerat i den uppdaterade versionen. Vi välkomnar en fortsatt dialog kring hur vi gemensamt kan utveckla modeller för bättre styrning på detta område.
Farsta stadsdelsnämnd	I Farsta stadsdelsområde planeras det för omfattande bostadsprojekt, och även infrastrukturprojekt, och området berörs därmed av handlingsplanens aktivitet som handlar om att staden ska verka för en effektivare bygglogistik och masshantering med minskad trafik. Det är svårt att se hur trafiken med masshantering ska kunna minska under de kommande åren men förvaltningen ser det som en god föresats att ta fram en handlingsplan specifikt för masshantering.	Trafikkontoret tackar för synpunkten.
Länsstyrelsen Stockholm	Punkt 6 om effektivare bygglogistik och masshantering är viktig med tanke på omfattningen av de utbyggnadsområden som föreslås i stadens översiktsplan.	Trafikkontoret tackar för synpunkten
NCC	Ballast utgör en stor del av godstransporterna. Det är viktigt att återvinningsanläggningar för schaktmassor och bergmaterial finns stadsnära och projektnära.	Trafikkontoret tackar för synpunkten.
NCC	För ett växande Stockholm som är hållbart, är det viktigt att det finns såväl platser för anläggningar som ligger nära de platser där det byggs, som god infrastruktur för transporterna av ballast och asfalt. Förbifart Stockholm visar på komplexiteten när stora mängder av tunga massor behöver flyttas längre sträckor. En bättre samverkan mellan kommuner, myndigheter, stat och län skulle i det aktuella fallet ge betydligt lägre samhällskostnader till gagn för alla.	Trafikkontoret tackar för synpunkten och instämmer i behovet av samverkan kring frågan.

Södertörnskommunerna	Hantering av masstransporter är ett växande regionalt problem. Södertörnskommunerna samarbetar gärna med Stockholms stad i kommande diskussioner kring hantering av bygg – och masstransporter (åtgärd 6).	Trafikkontoret tackar för synpunkten och välkomnar Södertörnskommunernas invit till samverkan i frågan.
Trafikverket	Bygglogistik och inte minst massahantering är en regional fråga som även Trafikverket arbetar med. För att åstadkomma en mer cirkulär massahantering och för att minska antalet fordonskilometrar kopplade till massahantering i Trafikverkets projekt är Trafikverket beroende av kommunerna vid utpekande av lokala uppläggningsplatser. Trafikverkets interna arbete tyder på att det finns stora, ömsesidiga nyttor kopplade till samarbete mellan Trafikverket och kommuner när det kommer till just massahantering. Trafikverket förespråkar därför även här erfarenhetsutbyte och samordning.	Trafikkontoret tackar för synpunkten och välkomnar samverkan kring frågan.
Västerås stad	Handling nr 5 och nr 6 ”..verka för ökad samlastning...och hållbara logistiklösningar” och ”...effektivare bygglogistik och masshantering...” (sid 14) Här kan texten förstärkas med att samverkan för t ex ballast ut ur staden med fördel kan hitta lösningar utanför staden och även länet. Bergkross med mera skulle vinna på en masshantering ur ett storregionalt perspektiv. Exempelvis prämas ut ur Stockholm till andra hamnar/städer i Mälaren eller östersjökusten för samlastning och eller användande i den hamnens närområde.	Trafikkontoret tackar för förslag till korrigering. I den uppdaterade versionen skriver vi lite mer kring återanvändning lokalt och regionalt.
Älvsjö stadsdelsnämnd	Bygglogistik och masshantering (punkt 6) Den pågående byggboomen i Stockholm orsakar många tunga transporter av schakt- och återfyllningsmassor. Om det finns möjlighet att hitta lokal avsättning för massorna kan mängden transporter minska avsevärt. Förvaltningen anser att det är en viktig fråga att arbeta med för staden.	Trafikkontoret tackar för synpunkten.

Tema 9: Lastplatser

Lastplatser och rastplatser påverkar de som är verksamma i transportbranschen på ett väldigt påtagligt sätt. Remissinstanser från entreprenörer påpekar i sina synpunkter vikten av att dessa platser är tillgängliga och har idéer om hur användandet kan utvecklas.

Remissinstanser	Yttrande	Trafikkontorets svar
Bromma-Ulvsunda företagsgrupp, Lunda företagsgrupp, Norra Djurgårdsstadens företagsgrupp, FöretagsGrupperna Stockholm	Vid avlämningsställena måste det finnas plats för uppställning av fordon. Dessa platser måste ha en kontinuerlig bevakning så att de inte utnyttjas för andra ändamål. De bör vara försedda med sensorer som via GPS kan tala om att det finns plats eller inte finns plats på en speciell adress.	Trafikkontoret tackar för synpunkter och konstaterar att uppställnings- och rangerplatser är en ständigt aktuell och regional fråga som kräver samordning mellan Trafikverket och berörda kommuner.
Schenker, Sveriges åkeriföretag	Understryker vikten av tillgängliga rastplatser, rangeringsplatser och omlastningsplatser i staden. Brist på platser leder till ökad trafikerad onödan. Därför måste det till platser där detta möjliggörs. Som det är idag ställs släpen på ställen där det är mindre lämpligt. Detta skapar trafik hinder och böter. Instanserna vill att staden därför behöver se över möjligheterna till uppställningsplatser i inner- och ytterstaden.	Trafikkontoret tackar för synpunkten. Diskussion pågår inom staden kring lämpligaste platser för tillfällig parkering av tunga fordon.
Schenker	Vi efterfrågar kopplat till detta dels bättre bevakning av lastzoner så att obehöriga fordon, containrar etc. inte skall blockera lastzoner. Vidare efterfrågar vi möjlighet att i förväg kunna boka lastzon, till exempelvis via en app, för att kunna säkra att vi får plats att lossa vårt gods.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna och kan konstatera att det med gällande lagstiftning inte är möjligt att reservera allmän platsmark. Frågan om mer förutsägbar användning av lastplatser är emellertid intressant och kontoret välkomnar en dialog kring hur vi kan testa nya lösningar.
Stockholms läns landsting	Stockholms läns landsting anser även att god tillgänglighet till lastplatser måste samordnas med busstrafikens behov av tillgänglighet. Enligt Framkomlighetsstrategin ska kollektivtrafik prioriteras före nyttotrafik.	Trafikkontoret tackar för synpunkten och kan konstatera att användningen av gaturummet ständigt är föremål för avvägning mellan olika intressen.
Storstockholms brandförsvär	Gällande punkt 10, lastplatser på allmän gata och parkeringsplatser för tunga fordon, så får dessa inte anläggas så de förhindrar utrymning via räddningstjänstens stegutrustning från bebyggelse som har ett sådant utrymningskoncept.	Trafikkontoret tackar för synpunkten. Räddningstjänstens framkomlighet är givetvis alltid prioriterad.
Transportföretagen	Transportföretagen vill till exempel peka på möjligheten att bygga särskilda underjordiska "godsfar" vid mer omfattande trafik, eller åtminstone i förväg anlagda - bilfria - lastzoner.	Användning av underjordiska godsfar är givetvis att föredra i de fall dessa finns. Kontoret kan vidare konstatera att stora delar av stadens bebyggelse inte har tillgång till detta med små möjligheter för en sådan komplettering i efterhand varför även andra lösningar måste beaktas.

Tema 10: Övriga kommentarer och synpunkter

I denna punkt sammanställs de kommentarer och synpunkter som inte är kopplade specifikt till remissen, men som ändå är av intresse, till exempel frågan om drivmedel. Trafikkontoret tackar samtliga svaranden för deras positiva och konstruktiva respons.

Remissinstanser	Yttrande	Trafikkontorets svar
Bromma stadsdelsnämnd	Stadsdelsförvaltningen ställer sig i huvudsak positiv till handlingsplanen och instämmer i handlingsplanens mål om att söka flytta över en del av lastbilstrafiken till sjöfart och att öka leveranser av varor när det kommunala vägnätet är mindre belastat, t.ex. under morgnar och kvällar.	Trafikkontoret tackar för synpunkten.
Bromma-Ulvsunda företagsgrupp, Lunda företagsgrupp, Norra Djurgårdsstadens företagsgrupp, FöretagsGrupperna Stockholm	För att utnyttja transportmedlen på bästa sätt fordras ett styrningssystem som grundar sig på de transportbehov som finns. Dels kan det vara fasta uppsamlingspunkter och fasta leveranspunkter och det kan vara digitala system dit man anmäler sitt transportbehov. Här finns redan vissa system utvecklade men det finns säkert en stor utvecklingspotential.	Trafikkontoret tackar för synpunkten och fortsätter gärna hålla dialog med företagsgrupperna och berörda företag gällande lösningar för godstrafiken.
Danderyds kommun	Danderyds kommun ställer sig positiv till framtagandet av Stockholms stads handlingsplan för godstrafik.	Trafikkontoret tackar för synpunkten.
DHL	<i>4, Staden skall verka för bättre förutsättningar för godstransporter med lätta elfordon.</i> Positivt, men de lätta elfordon som nämns ger marginell kapacitet och vi ser med fördel att initiativet även utökas till något större elfordon så som eldrivna paketbussar och liknande fordonstyper.	Trafikkontoret tackar för synpunkten. Vi har gärna en fortsatt dialog tillsammans med DHL och andra aktörer kring hur staden kan underlätta för eldrivna godsfordon generellt.
DHL	DHL ser positivt på målen och anser dessa vara rimliga. Vi ser hela Strategin och handlingsplanen som mycket positiv och DHL medverkar gärna i det fortsatta arbetet.	Trafikkontoret tackar för synpunkten.
Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd	Några punkter som förvaltningen vill betona särskilt är att hållbara drivmedel används samt behovet av mindre transportfordon för de nya och mycket täta stadsmiljöer som planeras exempelvis på Årstafältet och i nya Slakthusområdet.	Trafikkontoret tackar för synpunkten och vill samtidigt påpeka att vi tillsammans med miljöförvaltningen driver frågan om hållbara drivmedel i de sammanhang där vi kan påverka.
Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd	Förvaltningen är överlag positiv till handlingsplanen och stödjer trafikkontorets övergripande ambitioner.	Trafikkontoret tackar för synpunkten.
Farsta stadsdelsnämnd	Handlingsplan för godstrafik är ett kort och koncist dokument som klart beskriver mål och aktiviteter för hur godstrafiken ska kunna fungera bättre i staden. Förvaltningen är positiv till förslaget till handlingsplan.	Trafikkontoret tackar för synpunkten.

Göteborgs stad	Överlag anser vi att handlingsplanen är väl genomarbetad med bra inriktning på aktiviteter och med tydlig koppling till målen.	Trafikkontoret tackar för synpunkten.
Miljö- och hälsoskyddsnämnden	Miljö- och hälsoskyddsnämnden är positiv till trafikkontorets förslag till handlingsplan för godstrafiken i Stockholms stad och ser stora miljö- och trafiksäkerhetseffekter av förslaget.	Trafikkontoret tackar för synpunkten.
Saltsjöqvarns Förvaltnings AB	Det är mycket positivt att Stockholms stad tar ett grepp om möjligheterna som finns genom planering och samordning med regionens olika aktörer för att förbättra regionens miljö och infrastruktur genom en plan för gods.	Trafikkontoret tackar för synpunkten.
Sollentuna kommun	Sollentuna kommun anser att handlingsplanen är väl genomarbetad och att det är bra att den bygger vidare på samverkan, kunskap och innovationer kring godstrafik med offentlig och privat sektor och akademi.	Trafikkontoret tackar för synpunkten.
Spånga-Tensta stadsdelsnämnd	Spånga-Tensta stadsdelsförvaltning ställer sig positiv till den föreslagna handlingsplanens mål och aktiviteter.	Trafikkontoret tackar för synpunkten.
Stadsbyggnadsnämnden	Stadsbyggnadsnämnden anser att det är både positivt och angeläget att Handlingsplanen tas fram och att ett fortsatt strukturerat arbete med godsfrågorna fastställs. Kontoret anser vidare att både de föreslagna målen och åtgärderna är relevanta och bidrar till översiktsplanen genomförande.	Trafikkontoret tackar för synpunkten.
Storstockholms brandförsvär	SSBF ser positivt på handlingsplanen och de föreslagna målen.	Trafikkontoret tackar för synpunkten.
Sundbybergs stad	Sundbybergs stad ställer sig positiv till Stockholm stads förslag till handlingsplan för godstrafiken. Smartare godstrafiklösningar är nödvändiga för att åstadkomma attraktivare och mer hållbara stadsmiljöer i hela regionen.	Trafikkontoret tackar för synpunkten.
Trafikverket	Bättre data om godstrafik är en viktig ITS-fråga som är beroende av att flera aktörer deltar, från olika myndigheter, näringsliv och kanske även akademien. Trafikverket föreslår att en gemensam arbetsgrupp startas för att skapa en tydligare beskrivning av vilken typ av statistik som efterfrågas och hur den ska användas, som tydligt input som näringslivet kan ta ställning till.	Trafikkontoret tackar för synpunkten och fortsätter gärna en dialog med Trafikverket kring utvecklad data om godstrafik.

Täby kommun	Täby kommun ser positivt på att Stockholms stad tar fram en handlingsplan för godstrafik i Stockholms stad och att den mynnar ut i tio konkreta åtgärder som staden ska arbeta med för att bidra till framkomlighetsstrategins mål. Täby kommun har inga synpunkter på handlingsplanen.	Trafikkontoret tackar för synpunkten.
-------------	---	---------------------------------------

Ingen erinran

Nedan redovisas de instanser som inte haft någon erinran.

Remissinstanser	Yttrande
Polisregion Stockholm	Polisregion Stockholm har inget att tillföra ärendet.
Region Skåne	Region Skåne kommer inte att yttra sig över denna handlingsplan.
Skarpnäcks stadsdelsnämnd	Förvaltningen har inget att erinra.
Svenska Petroleum & Biodrivmedel Institutet	SPBI har fått rubricerade remiss för synpunkter och har inga synpunkter.
Sveriges Kommuner & Landsting	Härmed meddelas att förbundet avstår från att lämna synpunkter.
Täby kommun	Kommunstyrelsen har inga synpunkter på förslaget till handlingsplan för godstrafik i Stockholms stad.
Upplands-Väsby kommun	Upplands Väsby kommun avstår från att yttra sig i rubricerat ärende.
Vinnova	Vinnova har inga synpunkter på rubricerad remiss.
Österåker kommun	Österåker kommun avstår från att yttra sig.