

Handläggare
Amanda Baumgartner
08-508 26 354

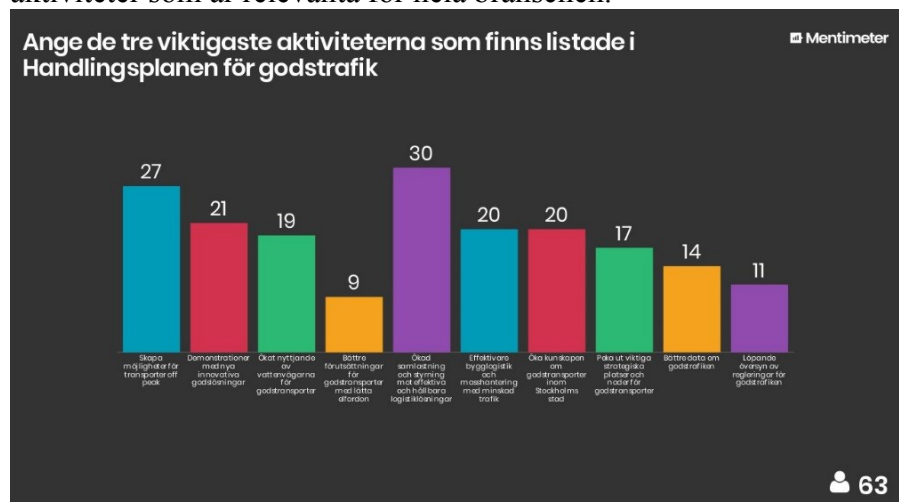
Sammanställning av remisskonferens 2018-03-06

Deltagare

Remisskonferensen hölls på van Der Nootska palatset på Södermalm tisdagen den 6 mars mellan klockan 10 och 13.30. Totalt deltog 70 personer från olika organisationer. Konferensen hade en bra spridning av deltagare med representation från såväl åkerier, varuägare, transportörer, fastighetsägare, akademi, konsult, kommun, staten och övriga intresseorganisationer. Se komplett deltagarlista i bilaga 1.

Generella synpunkter på handlingsplanen

Deltagarna på konferensen fick välja sina tre mest prioriterade aktiviteter ur handlingsplanen. Resultatet blev relativt jämt fördelat mellan de olika aktiviteterna men off peak och samlastning fick över lag flest röster. Resultatet tyder dock på att vi fångat upp aktiviteter som är relevanta för hela branschen.



Gruppdiskussioner

Efter presentation av handlingsplanen fick deltagarna gå ut och mingla i några minuter medan konferensrummet omvandlades till elva bord. 10 bord för de olika aktiviteterna och ett bord för de aktiviteter man anser saknas. Deltagarna fick själva välja vilket bord de skulle placera sig runt. Fördelningen på borden resulterade i att vissa bord hade över 10 deltagare och vissa bord endast ett par eller inga alls. Runt borden fördes en diskussion och synpunkterna

fångades upp på post-it-lappar. Efter 20 minuter fick deltagarna runt borden en ny aktivitet att diskutera som slumpvis valdes ut av arrangörerna.

Stadens egen organisation

Stockholms stad som organisation har en viktig roll i att verka för mer hållbara godstransporter i staden. Det är viktigt att staden fortsatt är en neutral plattform för aktörer i syfte att nå mer samverkan och hitta nya effektiva och hållbara lösningar. Staden kan hjälpa till att sprida kunskap och goda exempel. Viktigt att staden deltar som part i olika FoU-projekt i syfte att hitta nya innovativa lösningar och att man vågar testa saker och göra misstag.

Staden behöver även ha ett mer regionalt (nationellt och internationellt) perspektiv gällande godset där samverkan med olika kommuner inom RUFS är viktig men även att man skapar en samsyn kring behov och funktion med övriga regioner. På regional nivå bör man identifiera noder och stråk för järnväg, sjöväg och väg där godset prioriteras i framkomlighet.

Det är viktigt att regelverket är tydligt och att aktörerna får vara med i diskussionerna kring framtagandet av nya regelverk. Förslag på regelverk som lyfts är att man ska ställa högre miljökrav, tillåta längre fordon och tillåta lätta elfordon på vägar med motortrafikförbud.

Staden behöver även jobba mer vertikalt och öka kompetensen bland stadens medarbetare. Det gäller inte minst för stadsplaneringen där det är viktigt att man har med gods från början i planeringen – och att sjövägen och lätta elfordon finns med som en naturlig del i tänket.

Gällande infrastruktur är det viktigt att staden bevarar och utvecklar såväl kaj- och lastplatser till att passa olika typer av fartyg/fordon. Någon lyfte frågan om att Trafikkontoret och Exploateringskontoret behöver bli bättre på att följa riktlinjer gällande cykelbanor.

Fastighetsägare

Staden behöver få med fastighetsägarna mer. Fastigheter på strategiska platser som kan användas för omlastning och samlastning. Fastigheterna behöver beakta nya transportsätt, t.ex. lätta elfordon, som behöver en annan typ av angöring än den traditionella lastbilen. Exempelvis bra med saxlift ner till marknivå. Stadens egna fastigheter bör utveckla leveranser off-peak och liknande älskade stad.

Sjötransporter

Aktörerna anser att det är viktigt att man får in sjövägen tidigt i planeringsarbetet. För sjötransporter är det viktigt med samverkan och tillgång till kajplatser för olika typer av sjötransporter. Godset bör containeriseras och containrarna standardiseras för att kunna passa olika typer av transporter (pråm, eltruck, lastcykel, tåg, lastbil).

Fler förslag till projekt för sjövägen lyfts fram. Bland annat att samverkan likt #Älskadestad bör kunna nyttja vattenvägen. Vattenytan skapar dessutom fler möjliga ytor för omlastning.

Flera aktörer anser att det är bra att flytta över en del av lastbilstransporterna till sjövägen men det framgår även ett visst motstånd finns eftersom man anser att det är tidskrävande och att det finns begränsade möjligheter för godstransporter på vatten.

Off peak

Det här ämnet genererade en hel del kommentarer, många positiva. Man lyfter fram utmaningarna kring buller – att det är viktigt att man utvecklar leveransmottagningsställen med avseende på ljud och utveckling av rullburar med minskat skrammel.

Även utmaningar kring mottagarna lyfts med förslag att fastighetsägaren/hyresvärden bör kunna tvinga butiker etc att ta emot varur under off-peak-fönstret. Andra pekar på att det är viktigt att skapa ett värde för mottagaren.

Säkerhetsfrågan dyker upp bland deltagare där man påpekar utsattheten för ensamarbetare i city.

Det framgår även att man önskar att staden är tydlig kring vad som kommer gälla, viktigt med bred förankring.

Data och teknik

Flera aktörer påpekar att handlingsplanen behöver lyfta digitaliseringen. Både vad gäller uppkopplade och autonoma fordon men även digitaliseringens möjligheter – trafikstyrning, geostaket, reglering, övervakning, miljözon, farligt gods m.m.

Angående data fick vi in flera konkreta synpunkter kring vad data kan användas till och hur vi kan samla in den. En viktig aspekt med att ha tillgång till data är att kartlägga flödet och få en bättre bild av verkligheten. I första hand är det viktigt att staden tillsammans med

aktörer diskuterar vilken data det är vi behöver samla in och till vilken nytta.

Ett förslag som lyfts fram är att man i en vägdatabas har med flödet av gods i syfte att kunna identifiera viktig infrastruktur att investera i, men även se vilka områden som är i störst behov av samlastningscentraler etc. Data bör användas till att förstå trender, t.ex. hur mycket ökar lätta lastbilar och varför?

Bilaga 1 – samtliga synpunkter

1. Staden ska skapa möjligheter för transporter off peak

Utveckla leveransmottagningsställen med avseende på ljud

Tvingande mottagningskrav via fastighetsägare/hyreskontrakt

Skapa värde för mottagaren

Kan off peak gälla överallt och för samtliga typer av transporter?
Viktigt att förstå.

Helheten – fastighetsägare, butik, distributör, godsleverantör.
Bullret acceptera. Differentiera mera områden. Säkerhetsfrågan –
ensamarbetare, gods-butik-chaufför.

Svara på frågorna: När (klockan/datum), Var (plats), Vad
(leverans/sophämtning), Varför (samlastning/last-mile-leveranser)

Få bort del av den tunga trafiken

Peka ut verksamhet som är kärnan och utveckla systemet utifrån
dessa behov

Utveckla rullburar för minskat skrammel. Lossningsplatser.

Kan man även hämta avfall off-peak?

Bullerkällor, rullburar, gatsten, lastbil, chaufför... Arbeta med
mottagningsplatser.

Staden behöver bli kittet mellan olika aktörer för att få ihop alla och
hitta effektiva lösningar.

Snabb återkoppling är viktigt. Visa att frågorna är viktiga. Vara reaktiva.

Komma igång!

Öppettider på leveransställen

Öppna bredare så att flera aktörer kan verka

Regelverket!

Staden kan hjälpa att visa på goda exempel

Öppna upp garagen (faren). Staden kan hjälpa till att få med fastighetsägarna.

Dialog med aktörerna under framtagande av regelverk

Hitta normer för nattransporter. Tydligt regelverk krävs.

Kan Stockholms stad se till att man kan leverera off-peak? Till sina egna enheter (skolor).

2. Staden ska uppmuntra och vara delaktiga i demonstrationer med nya innovativa lösningar

Ge digitala lösningar för mindre aktörer (kostnadseffektiva)

Tänk redan vid piloter på hur det kan skalas upp om försöket blir lyckat.

Godstransporter på sjövägarna – exempel Gods till förbifart Stockholm till/från ekerö med storregional koppling.

Använd verktyget innovationsupphandlingar

Staden delta som part i FoU-projekt

Samverkan RUFS 2050

Tolerera misstag

Lift the regional & International perspective of freight

Lyft digitaliseringens möjligheter och utmaningar. Trafikstyrning – geostaket – reglering – övervakning – miljözon – farligt gods

”Data surveillance” – se vart/vilka områden som är i störst behov av ”godshållplatser”/samlastningscentral. Via rätt data

3. Staden ska verka för ett ökat utnyttjande av vattenvägarna för godstransporter

Vattenvägen in i allt planeringsarbete från början

Kunskap och kunskapsspridning

Bevara kajlägen! Ta med vattenvägen i trafikplanering från början

Skapa alternativ till godstransport för Lidingö stad

Containerisera godset. Samverkan, samlastning, flöden – returflöden, styrning av flöden.

Värna och bevara befintliga kajer/kajutrymmen

Samverka mellan olika kommuner

Omlastning en möjlighet

Vattenvägen in i upphandlingsunderlag

Ta älskade stad till sjöss

Samhällsplanering: det ska finnas kajer och lastplatser för olika typer av fartyg.

Nej! Pga tidsförlust. Begränsade möjligheter för godstransporter på vatten.

4. Staden ska verka för bättre förutsättningar för godstransporter med lätta elfordon

Perfekt kombination med t.ex. pråmtrafik för sista sträckan

Standardisera lastbärare/citycontainrar

Omlastningsplatser avgörande

Ta upp dialog med Trafikkontoret och Exploateringskontoret kring cykelbanor så de följer handboken.

Lastkajer med tillgänglighet för lätta elfordon. Te.x saxlift ner till marknivå

Mindre fordon kan/får köra på gator där annan trafik är förbjuden

Viktigt att kunna köra off peak. Bör gå med tysta elfordon

Viktigt att få med fler distributörer

Kan vara en viktig lösning vid leverans av e-handel

Vi måste våga prova, testa nya lösningar

Bra lösning med kommande miljözoner

Hitta noder för samlastning är viktigt.

5. Staden ska verka för ökad samlastning och styrning mot effektiva och hållbara logistiklösningar

Erbjuda/hitta "hub" platser i staden där omlastning kan ske

Jobba vertikalt

Ställ hårda miljökrav

Öka kompetensen med nya medarbetare med rätt kompetens

Börja där det är få aktörer, fastighetsägare. Det är lättare och sedan skala upp.

En samordnande part behövs. Ha ett driv, vilja

Hitta noder för samlastning

Hitta affärslösningar som alla tjänar på

6. Staden ska verka för en effektivare bygglogistik och masshantering med minskad trafik

Miljöklassning kan ge onödiga transporter

Genererar många tonkilometrar

Använda större fordon

Hitta möjlighet till returtransporter

Fler direkttransporter med digitala handelsplatser kan också minska behov av upplag – loop rocks

Hur upphandla masstransporter?

Samarbete mellan projekt som pågår och planeras

Exempel: utveckling av digitala plattformar t.ex. loop rocks. Kan avfall från cityhandel adderas till plattformen?

Samarbete mellan kommuner för att hitta ytor för hantering och fyllning

Centralt krossa, sortera och uppgradera massor.

7. Staden ska öka kunskapen om godstransporter inom Stockholms stad som organisation

Logistiklösningar under mark för centrala placeringar

Minska stuprörstänkande och funktionsuppdelning

Fler platser för att angöra sjötransporter

Anpassning av lokaler för off-peak leveranser

Ekonomiperspektiv på mindre transportfordon

Planerar från början med infrastruktur

Var ligger kostnaden för transporten? Är ofta inbakad i priset

Andel leveransbilar per beställning i området?

8. Staden ska analysera och peka ut viktiga strategiska platser och noder för godstransporter

Längre långsiktighet av staden, typ 50 års sikt. För att man ska våga investera.

Värna viktiga logistikområden t.ex. Västberga, Årsta och Lunda för att inte öka körda kilometer vid leverans

Analysera delflöden och utifrån detta se på omlastning sista milen, internet gods

Jämna ut dynamiska effekter i varuflöde

Tänk även nationellt

Link-system

Ansvar? Vem driver? Är det Sthlm stad eller SLL?

Platser och noder för masshantering? Även temporära platser kan vara bra att peka ut, när vet vi de större infraprojekten?

Infrastruktur tankställen – alternativa drivmedel

Samverka med övriga regioner – skapa samsyn kring behov och funktion

Tydlighetsstruktur. Flexibilitet för nyttjande av olika trafikslag för omlastning/samordning. Redudans

Nivåer: Centralt (t.ex t-centralen), närområde (t.ex. årsta), ytterområde (t.ex bro), definiera användning område/hub.

Upphandla partners för total logistik. Kommunikation om alternativ och förändring

Utveckla nya platser sjöfart kajlägen

Inte bygga bostäder för nära utpekade företagsområden med störande verksamhet

Enkelt att mäta utsläpp om man identifierat strategiska noder

Naturliga lastplatser – styra trafiken för godstransporter stör ej passagerartrafiken. Drivmedelsstationer utanför staden

Enligt RUFS – staden flyttar längre och längre ut. Kanske behovet av noder/platser behöver flytta längre ut?

Identifiera stråk: järnväg, väg och sjö – där godset prioriteras i framkomlighet – finns målkonflikter i de stråken?

Kartlägga och lokalisera med mest nytta. Ex styra transportflöden via platser dvs unika identifierade trafikinfarter och flaskhalsar + olyckor.

Identifiera platser för större logistikområden – se utanför administrativa gränsen.

Långsiktighet från stadens sida (gällande verksamhetsområden och strategiska logistikplatser) är grundläggande för att företagen ska våga investera.

Stärka stadens (i ÖP) utpekade renodlade verksamhetsområden – bevara/beskydda, utveckla och maximera

Att centrala terminaler/noder t.ex. Årsta och Tomtebodavägen bevaras och utvecklas.

Röda ljus - unikaVid olyckstillbud – stoppa trafiken låta brandkår, ambulans och polis komma fram (USA)

9. Staden ska arbeta för bättre data om godstrafiken

Databas för kunskap om ”vägval” för olika typer av gods. Syfte: att identifiera viktig infra att investera i

Bra att arbeta med en triple-helix-aktör för insamlandet av datan. Här finns ingen offentlighetsprincip

Förstå trender – hur mycket ökar t.ex. lätta lastbilar och varför?

Dialog om Vilken data behöver vi, till vilken nytta? Konkret: t.ex. tid vid lastplats, vilka lastplatser används, hur rör sig fordonen i staden?

Påbörja arbetet genom att identifiera största aktörerna inom prioriterade områden. Ex livsmedel, massa

Kartläggning av godset som passerar stadens hamnar i andra kommuner. Syfte: att få en bättre bild av verkligheten

Prioritera arbetet genom att skala ner och fokusera. Involvera identifierade aktörer för ökad förståelse samt säkerställ att rätt data efterfrågas

Hur kan vi använda insamlad data i strategisk planering

Viktigt med fortsatt engagemang för att följa godsströmmarna till, från, genom staden

Samla mindre aktörer (ttg) som inte har egna resurser. Syfte är att få gemensam data för leveransadresser – samlastning etc.

Optimeras av insamlad data för att minska miljöpåverkan

10. Staden ska löpande utvärdera och vid behov justera regleringar för godstrafiken

Det ska finnas god tillgänglighet på lastplatser runt om i staden

Bättre/mer samråd vid/inför förändringar. Återta infomöten med åkerier inför ändringar

Bättre reglering av bärighetsklasser och med begränsning inom tidsangivelser

11. Aktiviteter som saknas

Lyfta och säga vad som tänks om uppkopplade och autonoma fordon för gods och/eller persontransporter, kombi med annat. Reglering, trafikplanering.

Lyfta det regionala infrastrukturperspektivet – förbifartstrafik och koppling till hamnar

Östlig förbindelse

Utvidga reglering: samarbete reglering lokalt, regionalt, nationellt, EU

Infrastrukturen för digital utveckling (Stokab)

Fastighetsägarna måste med! Staden bör driva detta!