

Stockholm 20180404

Trafikkontoret  
Registraturet  
Box 8311  
10420 Stockholm

[trafikkontoret@stockholm.se](mailto:trafikkontoret@stockholm.se)

Ämne: T2017-03649

### Remissvar på Förslag till handlingsplan för godstrafik i Stockholms stad, T2017-03649.

Enligt remisshandlingarna gäller handlingsplanen för perioden 2018-2022. Vi måste emellertid se det hela över en längre tidsperiod för att göra rätt saker, vilket också planen gör. Planen beskriver väl de åtgärder som behöver vidtas. Vårt svar har vi valt att dela upp i fyra delar:

1. Förutsättningarna för hämtning och lämning. Vi skall transportera från en fysisk plats där vi gärna skall samla gods från flera leverantörer i en nod. Vi skall transportera godset till en plats där vi smidigt skall kunna lasta av godset, ibland även på natten.
2. Transportmedlen bil, båt, cykel, järnväg.
3. Systemet som samordnar och styr flödena.
4. Forskning om godsflödena. Vi måste veta mer om volymerna och typer av förflyttning som kan vara lämpliga för olika typer av gods.
5. Samarbete, Stockholms Transportakademi?

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.

Handlingsplanen med sina tio punkter innehåller i stort sett alla de möjligheter för godshantering som man kan tänka sig. Denna breda ansats är bra.

Transportkriterier.

Det gäller nu att mejsla ut de planer som passar för de olika behoven av transporter med hänsyn tagen till miljöpåverkan, arbetsmiljö, snabbhet, kvalitet, effektivitet och kostnad.

Vi kommer i detta svar att ge de synpunkter och poängtera de åtgärder som vi anser vara viktigast. Framför allt kommer vi att behandla godstransporter som berör företagen i Stockholm.

## 1. Förutsättningarna för hämtning och lämning.

Godset skall transporteras från en punkt till en annan. Det gäller här att samla ihop så mycket gods som möjligt för att fylla transportfordonen så bra som möjligt. 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 29 blandstäderna (BS). Här finns behov av transporter mellan olika företag i områdena och mellan företagen och handelsplatser runt om i staden. Här finns också behov av transporter till andra platser i landet och utlandet. I dessa områden kan man tänka sig att ha uppsamlingsplatser för godset eller uppsamling via digitala system. Företagsgrupperna i områdena, som är våra medlemmar, kan vara en partner för uppstart och hjälp för kartläggning av behoven.

Vid avlämningsställena måste det finns 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. Felaktigt utnyttjande av dessa platser skall vara mycket dyrt. Då nattransporter blir aktuella måste avlastningsställena vara förberedda för tyst hantering av godset. Fastighetsägarna är en mycket viktig part. De skall tillsammans med företag och andra hyresgäster (företag, butiker mm) se till att gods kan emottas och förvaras på ett säkert sätt.

## 2. Transportmedlen.

Alla transportmedel skall användas under hänsynstagande till kriterierna som specificerats ovan. Vi tror mycket på off peak-leveranser. De försök som gjordes under åren 2014-2016 såg bra ut så när som på störningarna med transporten från bil till fastighet då skramliga vagnar störde. Vi tycker att detta skall utvecklas vidare. Här borde studium göras av transportlösningar i andra städer. London lär ju ha en utvecklad nattdistribution. Här 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. Det kan behövas speciell säkerhetspersonal på vissa ställen. Säkerhetsproblemen måste lösas av de berörda parterna, transportören, mottagaren, fastighetsägaren och bevakningsföretagen.

Idag görs en hel del servicearbeten under off peak-tid. Det borde undersökas om mer av detta arbete kunde utföras nattetid. Servicearbeten av olika slag är ju beroende av att både personal och varor smidigt kan transporteras till aktuella platser.

Samlastning är en annan distributionstyp som vi tror borde utvecklas. Vi skulle få ett bättre utnyttjande av fordonens kapacitet. Här spelar samlingspunkter för godset i t ex VO och BS en stor roll vilket beskrevs under punkt 1 ovan.

### **3. Styrningssystemen.**

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. Dessa styrningssystem är grundläggande för att hela transportarbetet skall bli bra ur alla synpunkter. Kanske kan Uber- eller tiptapp-lösningar tjäna som inspiration.

### **Forskning.**

Egentligen vet vi alldeles för lite om transportererna i staden för att med bestämdhet kunna säga att så här gör vi. Stockholms stad måste alltså satsa på att forskning startar angående godsförsörjningen till stockholmarna i framtiden. De digitala systemen som nämns under punkt 3 ovan kommer att ge viss information, men det tar lång tid innan den verklighet som då mäts blir användbar.

Det är också mycket intressant att utreda hur e-handeln kommer att påverka transportererna. Skall en mängd paket levereras hem till stockholmarna på kvällar och helger? Detta kan bli en jättestor fråga som vi idag vet mycket lite om när bara cirka 10 % av handeln sker via nätet.

### **5. Framtida samarbete.**

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.

Med vänlig hälsning  
Företagsgrupperna Stockholm

Kent Andersson