

Remissyttrande

Reviderad Godstrafikplan

Ert diarienummer: KS 2024/978

Allmänna synpunkter

City i Samverkan – Stockholms cityorganisation som samlar fastighetsägare, näringsliv och Stockholms stad för att gemensamt utveckla Stockholm city – vill härmed lämna våra synpunkter på den reviderade Godstrafikplanen. Vi ser mycket positivt på stadens arbete för att optimera godstrafiken och vi uppskattar många av de förslag som presenteras i planen. Vi vill också lyfta fram några perspektiv och förslag som vi tror kan ha betydelse för att både effektivisera godstransporterna och höja vistelsekvaliteten i Stockholm city.

Synpunkter på Godstrafikplanen

Vi delar uppfattningen om att det är betydelsefullt att förbättra vistelsekvaliteten i stadsmiljön samtidigt som vi säkerställer en välfungerande, effektiv och hållbar godstrafik. Nedan lyfter vi några synpunkter och förslag som staden och näringslivet kan samverka kring för att nå målet om en hållbar godstrafik.

Strategisk markanvändning

För att optimera godsflödena i Stockholm city och höja både säkerheten och trivseln för fotgängare och cyklister bedömer vi att följande åtgärder är viktiga:

- **Funktionsplanering av fastigheter:** Fastighetsägare ansvarar för funktionsplaneringen av sina lokaler – både vid nybyggnation, nyuthyrning och förändringar i tillgängligheten. Väl funktionsplanerade fastigheter har planerat gods- och avfallsflöden till och från varje lokal. På så sätt säkerställs tillgänglighet till alla lokaler, och dess hyresgäster får information om hur gods ska levereras till just dem. Detta dokumenteras ofta i en ritning, som markerar var en lastbil eller annat fordon ska angöra fastigheten. Det kan vara vid en lastkaj under mark eller på en angiven lastplats på gatan, därifrån godset bärs eller fraktas med pirra/gallerbur till lokalen. Väl funktionsplanerade fastigheter har skisser som preciserar detta, och kan med fördel innehålla eventuella maxmått på leveransfordon eller lastningstider som regleras av staden. Detta utgör ibland en bilaga till hyreskontraktet så att godsförutsättningarna är tydliga för hyresgästen redan innan de beslutar sig för att hyra lokalen.
Tyvärr har inte alla fastigheter en aktuell och välplanerad funktion, vilket i city ofta medför att godsleveranser orsakar oreda i gatumiljön. Särskilt äldre fastigheter, som uppförts enligt en äldre standard, skulle må bra av en översyn av lastningsförhållandena. Det gäller också fastigheter i områden där staden har förändrat fordonstillgängligheten sedan fastigheten uppfördes.
- **Samverkan för att optimera godsflöden:** I Stockholm city ser vi ofta att godsleveranserna orsakar stök och otrygghet i gatumiljön, och i många fall beror det sannolikt på en avsaknad av

samordnad funktionsplanering. När lastbilschaufförer inte hittar bra lastplatser, löses detta genom att lastbilar och vans parkeras på gågator, trottoarer eller cykelvägar, vilket orsakar en otrygg miljö för fotgängare och cyklister.

Det går att förbättra situationen genom samverkan mellan fastighetsägare, staden, hyresgäster och leverantörer. En sådan samverkan bör kunskapsdela information såsom lastningsrestriktioner, restriktioner i fordonsstorlekar och behov av lastplatser och dess placering. I vissa fall behöver avtal (hyresavtal och leverantörsavtal) parterna emellan skrivas om för att komma till rätta med problemen, och man bör därför räkna med en väl tilltagen omställningstid vid förändringar, då det möjligen skulle kunna handla om 1-3 år för en full implementering. I andra fall krävs kanske ombyggnationer för att förbättra situationen, vilket skulle kunna ta ännu längre tid. Citylogistik-samverkan är därför ett långsiktigt arbete.

- **Samordning i problematiska zoner:** Möjligen bör problematiska zoner prioriteras i ett samverkansarbete. Det kan handla om platser med höga gång- och cykeltrafikflöden, gågator eller där restriktioner inte efterlevs. Sannolikt är behovet större i områden som inte har underjordisk lastning, där stadens lastplatser och gaturummet används för lastning. Här kan samverkan mellan stad, fastighetsägare och hyresgäster ge betydande förbättringar för både fotgängarmiljön och godsoptimeringen.
- **Information vid ändrad reglering:** När staden ändrar reglering på en gata, t.ex. ändrar tillgänglighet eller lastningstider, bör fastighetsägare och verksamheter informeras i god tid så att de kan vidta nödvändiga åtgärder. Detta kan vara särskilt viktigt när lastningsrestriktioner införs, såsom vid ändring av vägskyltar, då det inte alltid uppmärksammas av fastighetsägare eller andra med invanda rörelsemönster.
- **Varsamhet vid borttagning av lastplatser:** I strategin föreslås att vissa lastplatser kan tas bort. Vi vill betona att detta bör ske med stor försiktighet och efter noggrann dialog med närbelägna fastighetsägare och verksamheter. Detta för att inte orsaka olägenhet för näringslivet eller en otrygg miljö för gång- och cykeltrafikanter. I vissa fall ligger befintliga lastplatser aningen långt bort från lokalerna som ska angöras, och det är därför vanligt att godsleveransfordon felparkerar närmre lokalen i stället för att nyttja de lastplatser som finns. I många fall är både fastighetsägaren och hyresgästen som tar emot godset ovetande, om att transportören till dem inte följer lastningsinstruktioner eller trafikregler. Om vi kan samordnat funktionsplanera bättre, uppstår kanske ett behov av att nyttja lastplatser som idag har en låg beläggning. Det räcker på så vis inte att fråga fastighetsägaren om lastplatsen kan tas bort, utan det vore klokt att göra en något djupare studie av omgivningen innan lastplatser tas bort. I annat fall riskerar vi att gå miste om möjligheterna att städa upp leveransrutinerna, till förmån för en tryggare och trivsammare miljö för gång- och cykeltrafikanter.

Yteffektiva godslösningar

För att minska trafikbelastningen och optimera godshanteringen i Stockholm city kan följande övervägas:

- **Informera om hur man kan optimera godsflödena i city:** Många aktörer i staden arbetar inte med godsplanering som huvudsyssla och har därför begränsad kunskap om godsoptimering och hur de kan bidra till en hållbar stad. Staden kan med fördel visa vägen och hjälpa till att prioritera, kommunicera och inspirera till åtgärder som vanliga aktörer kan vidta för att bidra till mer hållbara godstransporter i city. Detta som en naturlig del i företagets hållbarhetsarbete. Exempelvis har vi sett en ökning av lätta lastbilar, mikroleveranser och matmoppar de senaste

åren. Kan dessa leveranser optimeras bättre? Hur kan byggtrafiken planeras bättre, för både stora och små byggprojekt? Vad kan en kontorshyresgäst i city göra för att säkerställa att deras gods- och avfallstransporter är hållbara? Vi ser att kontorshyresgäster genererar många fordonsrörelser på gatorna i city, och att många inte optimerar sina leveranser lika effektivt som många butikskedjor gör. Den alltmer tillgängliga e-handeln och microleveranser av bland annat mat, har möjligen medfört att verksamheter har fler fordonsleveranser idag än för tio år sedan. Själva kanske de inte förstår sambandet mellan det och hållbarhet. Det vore fint om fler bolag har som policy att i första hand promenera och hämta matleveranser till kontoret i stället för att beställa matbud som kommer på ett fordon. Eller att som policy välja att handla från ett ställe framför fler – eftersom det leder till fler leveranser och fler fordon i stan.

- **Samlastning som en lösning i city:** Samlastning i city är en möjlighet som fortfarande är i ett tidigt skede. Skapandet av en central omlastningspunkt för gods och avfall är ett lovligt mål, men vi vill påtala att affärsmodellerna och formerna för detta fortfarande är under utveckling och inte fullt genomförbara och uppskalningsbara än. Det kan därför vara klokt att parallellt med denna innovationsutveckling fokusera på mer lågt hängande frukter som får effekt.

Reglering & styrmedel

För att få till rätt reglering, styrmedel och regelefterlevnad kan följande med fördel tas i beaktande.

- **Tydligare riktlinjer för ökad regelefterlevnad:** Det behövs tydliga riktlinjer för att förenkla för stadens aktörer att godsmottagningen sker korrekt. Såsom att anvisade lastplatser nyttjas och att felparkering av godsfordon upphör. Detta preciseras med fördel via informationsmaterial och i samverkan.
- **Leverantörer bör felanmäla fler beställningar:** Det bör nog införas nya rutiner för att lastbilschaufförer i högre grad ska felanmäla dåligt beställda leveranser, så att de kan åtgärdas och inte regelbundet leder till trafiköverträdelser eller andra problem för fastighetsägare och gångtrafikanter. En samverkansdialog med berörda parter föreslås.
- **Nattleveranser:** Nattleveranser har stor potential, men det finns praktiska utmaningar, särskilt gällande bemanning av godsmottagning nattetid. Vi bör undersöka vilken typ av leveranser som är lämpligast för nattleveranser, såsom byggleveranser eller leveranser till framtida samlastningshubbar, där bemanningen kanske kan lösas på ett effektivt och enklare sätt än för annan verksamhet.
- **Zonkarta som planeringsstöd:** En zonkarta för leveranser, som kan fungera som ett planeringsstöd för gods, skulle kunna underlätta regelefterlevnaden. En digital tvilling av city, som specificerar t.ex. fordonsstorlek och lastningstider, skulle vara ett värdefullt verktyg för att optimera godshanteringen och stödja ruttplaneringen. Den skulle också kunna förenkla samverkansdialogen med fastighetsägare och förenkla deras funktionsplanering av sina lokaler. Dessutom skulle den göra det enklare för hyresgäster i staden när de planerar sina godsleveranser eller lägger sina beställningar. En sådan zonkarta skulle kunna sjsättas som en del av ett innovationsprojekt.
- **Planeringsstöd för gods:** En dedikerad kompetens inom staden för planering av godsflöden skulle vara mycket värdefullt för fastighetsägare och verksamheter som söker rådgivning och inspiration till en mer hållbar godsplanering.

Elektrifiering och fossilfria drivmedel

För att uppnå en hållbar godstrafik är det avgörande att marknadsaktörer får långsiktiga och förutsägbara ramar för investeringar i infrastruktur och fordon. Många av City i Samverkans medlemmar önskar att staden ger stabila förutsättningar för elektrifiering av godstransporter och användning av fossilfria drivmedel.

Innovation och samverkan

För att hitta framgångsrika lösningar på godstrafikens utmaningar ser vi en möjlighet med både konkreta innovationsprojekt och enklare samverkansformer. Eftersom frågan om att optimera godsflöden berör så många, tror vi att det är viktigt att kunniga experter identifierar vilka områden som bör prioriteras för samverkan, så att insatserna får störst möjliga effekt och ger effekt för en mer hållbar godstrafik.

Citys funktion och dess betydelse för staden, regionen och landet

Vi vill också påtala citys funktion när trafiken i eller runt city planeras:

- City är navet i vår stad, huvudstad och i vår region samt Sveriges och Stockholmsregionens kommersiella, kulturella, politiska och administrativa kärna.
- City innehåller Sveriges största handels & mötesplats med 2 148 besöksintensiva verksamheter inom detaljhandel, kommersiell service, kulturella och kreativa näringar, hotell och restaurang med 24 000 anställda. Deras totala omsättning är 36 miljarder kronor, vilket är åtta gånger mer än Sveriges största köpcentrum¹.
- City/CBD (Central Business District) inrymmer den största kontorsarbetsplatsen i Sverige med 2,2 miljoner kvadratmeter kontor², med uppskattningsvis 150 000 kontorsarbetare.

Vi vill bidra till hållbara godstransporter i city

Vi ser fram emot att fortsätta bidra till utvecklingen av hållbara och effektiva godstransporter i Stockholm city och hoppas att våra synpunkter beaktas i det fortsatta arbetet.

Stockholm den 18:e februari 2025

Monica Bruvik

VD, City i Samverkan Stockholm

monica.bruvik@cityisamverkan.se

Om City i Samverkan

City i Samverkan är Stockholms cityorganisation. Vi arbetar för att Stockholm city ska bli mer attraktivt för medlemmar, näringsliv, stockholmare och besökare. Vi samlar och presenterar fakta om city, underlättar kunskapsutbyte och driver samverkansprojekt som skapar affärs- och samhällsnytta. cityisamverkan.se

¹ Källa: [Cityindex Stockholm city 2024](#), City i Samverkan, HUI, Fastighetsägarna Stockholm.

² Källa: Newsec 2024.