

PM

NULÄGESKARTLÄGGNING TILL GODSTRAFIKPLAN

2019-01-18



wsp

PM

Nulägeskartläggning till godstrafikplan

KUND

Huddinge kommun
Samhällsbyggnadsavdelningen
Kommunstyrelsens förvaltning
141 85 Huddinge
www.huddinge.se

KONSULT

WSP Advisory
Box 13033
WSP Sverige AB
402 51 Göteborg
Tel: +46 10 7225000
www.wsp.com

KONTAKTPERSONER

Huddinge kommun
Jack Lu
T: +46 8 535 360 12
e-post: jack.lu@huddinge.se

WSP Advisory
Mona Pettersson
T: +46 10 722 72 91
e-post: mona.pettersson@wsp.com

INNEHÅLL

1	INTRODUKTION	4
2	BAKGRUND – GODSTRANSPORTER	5
3	GODSFLÖDEN I STOCKHOLMS LÄN	7
4	INFRASTRUKTUR I HUDDINGE KOMMUN	9
4.1	VÄGAR – TRAFIKERING OCH STANDARD	10
4.2	JÄRNVÄGSSTRÅK	12
5	MÅLPUNKTER FÖR GODSTRANSPORTER	13
6	HANDEL	16
7	MILJÖEFFEKTER	17
7.1	HANDELNS UTVECKLING	18
7.2	NYA TRANSPORTTJÄNSTER	19
7.3	MASSAHANTERING	19
7.4	EFFEKTER AV ETABLERINGEN AV NORVIKS HAMN	20
7.5	TVÄRFÖRBINDELSEN	22
8	DEN KOMMUNALA PROCESSEN	24
9	INPUT FRÅN WORKSHOP 19 NOVEMBER 2018	25
9.1	GEMENSAM SYN PÅ NULÄGE OCH FLASKHALSAR	25
9.2	BEHOV OCH UTMANINGAR	29
9.3	SAMMANFATTNING WORKSHOP	30
9.4	DELTAGARE	32

UPPDRAGSNAMN
Nulägeskartläggning till
godstrafikplan

UPPDRAGSNUMMER
10273435

REDAKTÖR
Daniel Moback

DATUM
2018-12-20

GRANSKAD AV
Mona Pettersson

1 INTRODUKTION

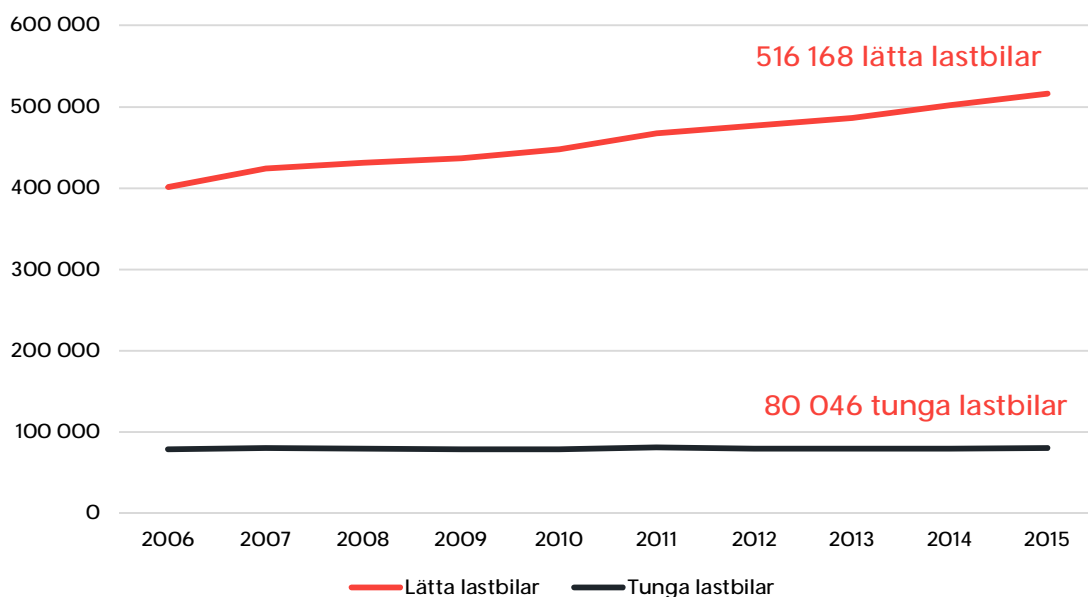
Kunskapen om godstransporterna inom och genom Huddinge kommun och dess påverkan är låg och det saknas bra underlag och tydliga riktlinjer för hur godstransporter ska hanteras i samhällsbyggnadsprocessen. Enligt kommunens trafikstrategi, som antogs 2013, behövs därför ett samlat grepp om de godstransporter som görs i kommunen.

Kommunstyrelsen gav förvaltningen som utvecklingsåtagande under år 2018 att konkretisera trafikstrategin genom att ta fram en godstrafikplan för hur kommunen ska hantera samhällets behov av godstransporter. Som inledning på detta arbete vill kommunen i ett första steg skapa en nulägesbild av godstransporterna i Huddinge kommun, inkluderande problembild, framtida behov och utmaningar/knäckfrågor.

Med detta som bakgrund fick WSP i augusti 2018 i uppdrag att genomföra nämnd nulägeskartläggning avseende godstransporterna i Huddinge kommun. Arbetet har innefattat datainsamling, deltagande på projektmöten, intern workshop med kommunen, genomförande av en "extern" workshop inkluderande näringslivet och andra berörda aktörer samt dokumentation. Detta PM är en sammanfattning av det hittills genomförda arbetet.

2 BAKGRUND - GODSTRANSPORTER

Merparten av lastbilstransporterna idag utförs av lätta lastbilar, vilket kan utläsas av figuren nedan. Av alla lastbilar i trafik i Sverige 2015 var 87 procent lätta ($\leq 3,5$ ton) och 13 procent tunga ($> 3,5$ ton). Avseende historisk utveckling så har antalet lastbilar i trafik ökat med 24 procent under perioden 2006-2015. De lätta lastbilarna står för merparten av denna ökning¹.



Figur 1: Antal lätta och tunga lastbilar. Historisk utveckling 2006-2015. (Källa: www.trafa.se/vagtrafik/lastbilstrafik/)

De flesta lastbilstransporterna är korta - 73 procent av den totala godsmängden avseende vägtransporter transporteras inom det egna länet. Drygt hälften av godsmängden transporteras kortare än 5 mil och bara ca 3,5 procent fraktas längre än 50 mil. Styckegods och livsmedel är de varugrupper som transporteras längst. Observera att denna statistik avser lastbilstransporter med svenskregistrerade fordon (2012).²

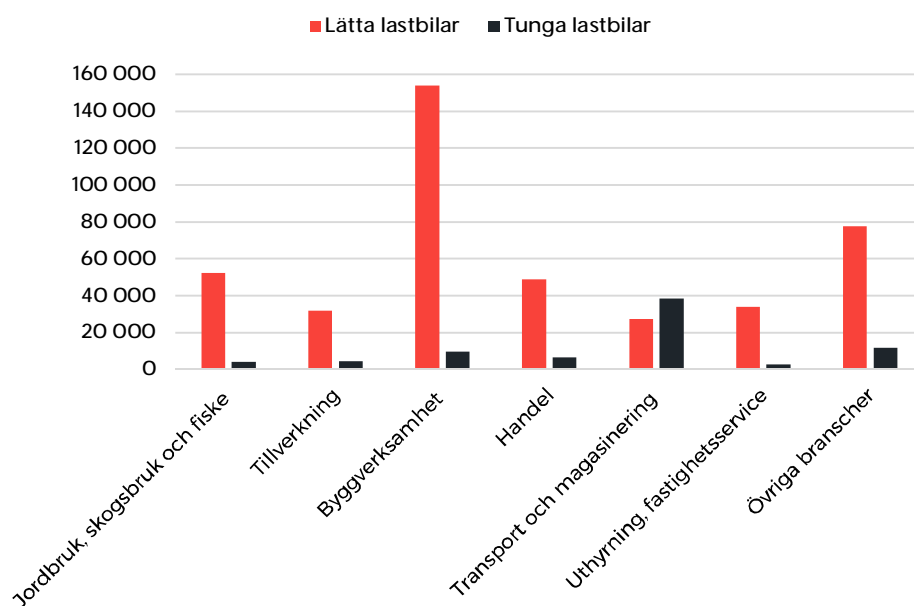
I figuren nedan visas lastbilsanvändningen fördelat per varugrupp enligt SNI 2007³. Här kan utläsas att lätta lastbilar framförallt används inom byggverksamhet, jord- och skogsbruk samt handel. (Avfall är inkluderat i kategorin Övrigt.) Tunga lastbilar används framförallt inom transport och magasinering. Se figuren nedan.

¹ www.trafa.se/vagtrafik/lastbilstrafik/

² Ibid

³ SNI är en standard för svensk näringsgrensindelning. SNI 2007 är den standard som gäller från 2008, för att hänföra bl.a. företags verksamhet till en eller flera näringsgrenar. (www.sni2007.scb.se, Statistiska Centralbyrån, 2018)

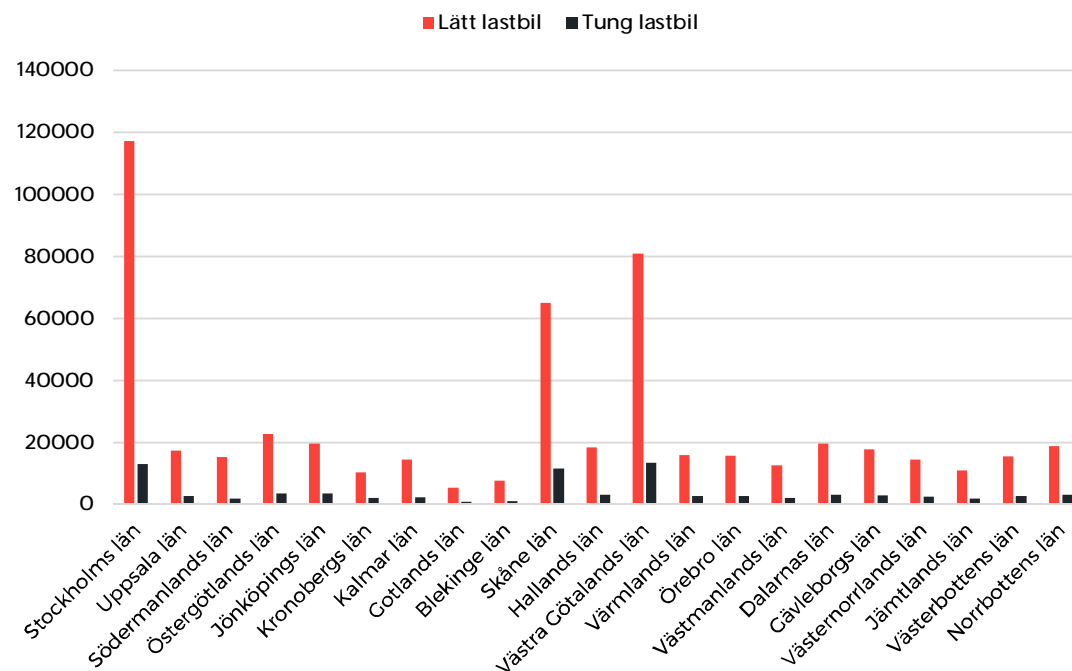
Lastbilar per SNI 2007-grupp (2015)



Figur 2: Lastbilar fördelat per SNI 2007-grupp. (Källa: www.trafa.se/vagtrafik/lastbilstrafik/)

Lätta lastbilar används framförallt i storstadsregionerna, vilket illustreras i figuren nedan där Stockholms, Skåne och Västra Götalands län utmärker sig.

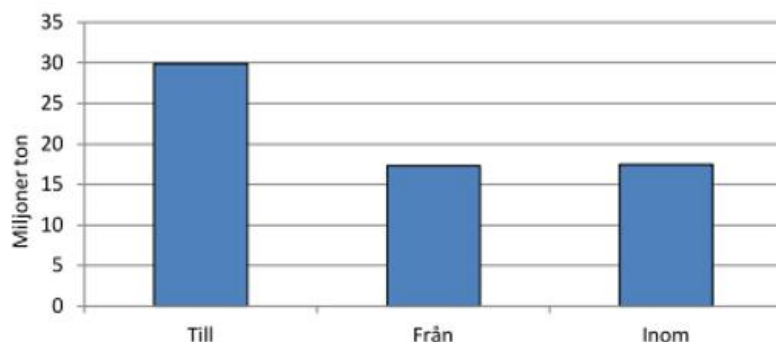
Lastbilar per län (2015)



Figur 3: Lastbilar per län. (Källa: www.statistikdatabasen.scb.se/)

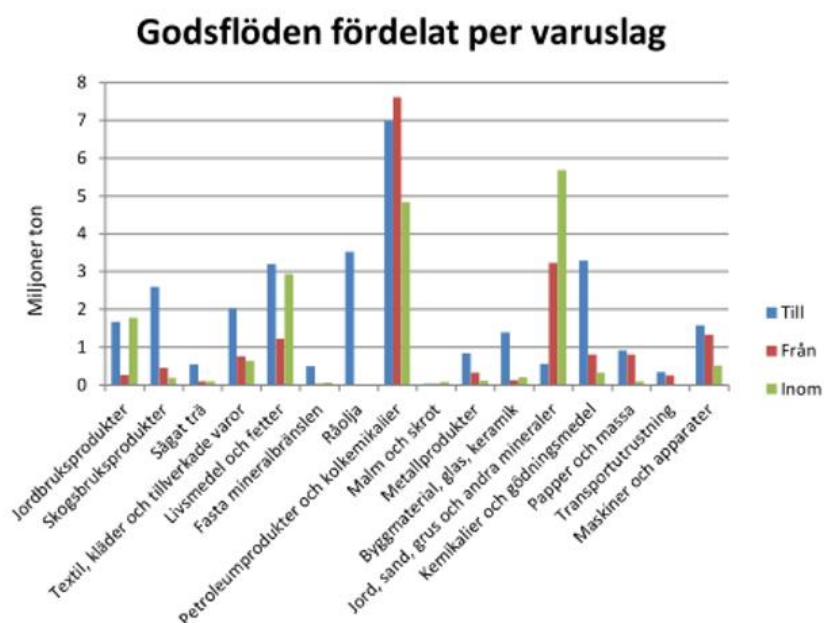
3 GODSFLÖDEN I STOCKHOLMS LÄN

De totala godsvolymerna (alla trafikslag) till Stockholmsregionen är större än de utgående volymerna, vilket innebär att länet kan betraktas som en "konsumerande region". Knappt 50 procent av de totalt hanterade godsmängderna är destinerade till regionen medan ca 25 procent transporteras från regionen och 25 procent transporteras inom regionen (figur 4). Tittar vi på enbart vägtransporter transporteras ca 75 % av lastbilstransporterna inom det egna länet/regionen.



Figur 4: Totala godsflöden till, från och inom Stockholms län 2012 (Källa: Trafikanalys)

Av det som transporteras är stora volymer jord, sand och grus, vilket indikerar att det byggs mycket i regionen. Vidare urskiljs stora volymer petroleumprodukter, vilket kan förklaras av den stora befolkningens mängd samt oljehantering i Loudden. Även transporter av livsmedel till och inom länet utmärker sig, vilket även detta kan förklaras av den stora befolkningens mängd. I figuren nedan visas godsflöden till, från och inom länet fördelat per varuslag.⁴



Figur 5: Godsflöden till, från och inom Stockholms län 2012 (Källa: Trafikanalys)

⁴ Observera att storheterna är angivna i just antal ton, snarare än antal transporter dessa skapar.

Värt att notera är att statistik av den här karaktären bara finns tillgänglig på lands- och län/regionnivå, varför motsvarande figurer för Huddinge kommun inte kan tas fram. Gissningsvis bör Kungens kurva innebära att andelen tilltransporter i relation till "från" och "inom" i Huddinges fall vara något högre. Det kan dock vara vanskligt att göra den typen av antaganden, då helhetsbilden för kommunen är okänd.

4 INFRASTRUKTUR I HUDDINGE KOMMUN

Huvudstråk avseende vägar i Huddinge kommun utgörs av E4/E20, länsvägarna 226 och 259 samt riksväg 73, se figuren nedan.

Avseende järnvägsinfrastruktur går Västra stambanan och Nynäsbanan genom kommunen. Det finns inga större noder för omlastning inom kommunens gränser. Däremot ligger Årsta kombiterminal⁵ strax norr om kommungränsen, vilken hanterar kombitåg⁶ i flertalet transportrelationer. pendeltåg för intermodalt gods i flertalet relationer.

Det finns inga hamnar för godshantering inom kommunens gränser. Däremot alstrar närliggande hamnar godstransporter vilka passerar kommunen. Här avses framförallt Södertälje hamn, Nynäshamns hamn och kommande Norviks hamn. På samma sätt kan konstateras att kommunen inte har någon flygplats, men att man i viss mån påverkas av gods via Arlanda flygplats.



Figur 6: Huvudvägar och järnvägar i Huddinge kommun

⁵ En kombiterminal är en terminal för omlastning av lösa lastbärare (containers, växelflak eller semitrailers mellan olika trafikslag (väg, järnväg, sjöfart).

⁶ Ett kombitåg är ett godståg med blandade vagnar avsedda för standardiserade transportbärare så som containers och trailers. Godset i ett kombitåg har flera destinationer (kunder), till skillnad från produktionstypen systemtåg som är dedikerat en specifik kund.

4.1 VÄGAR - TRAFIKERING OCH STANDARD

I listan nedan presenteras funktion, egenskaper/standard och trafikering, etc. för de huvudsakliga vägarna genom Huddinge kommun. Informationen är framförallt inhämtad från Trafikverkets åtgärdsvalsstudie avseende Tvärförbindelse Södertörn (2014).

E4/E20:

- Viktigaste infartsleden till Stockholm och genomfartstrafik
- Hårt trafikerad
- Stor andel tunga transporter

Länsväg 226:

- Viktig infartsled till Stockholm
- Låg framkomlighet i förhållande till standard

Länsväg 259:

- Hög belastning i förhållande till standard
- Låg framkomlighet för akuta transporter till Karolinska universitetssjukhuset
- Ej lämpad för de höga trafikflödena och den tunga trafiken med målpunkter mellan Vårby och Jordbro samt vidare mot Nynäshamn
- Bron över Örlången har begränsad bärighet (BK2). Tyngsta trafiken måste välja andra och längre vägar.
- Sträckan Huddinge - Haninge har länets högsta lastbilsandel (>20 procent)

Riksväg 73:

- Betydelsefull regional funktion som förbindelse mellan Nynäshamn och Stockholm, avseende både person- och godstransporter
- Förväntad ytterligare godstrafik som följd av etableringen av Norviks hamn (se Kapitel 8.4.)^{7, 8}

4.1.1 Trafikering (årsdygnstrafik)

I figuren nedan visas årsdygnstrafik (ÅDT) för några utvalda vägvägnitt i kommunen. ÅDT är det under ett år genomsnittliga trafikflödet per dygn mätt som antalet fordon per dygn. I figuren anges statistiken på följande format:

Vägnummer

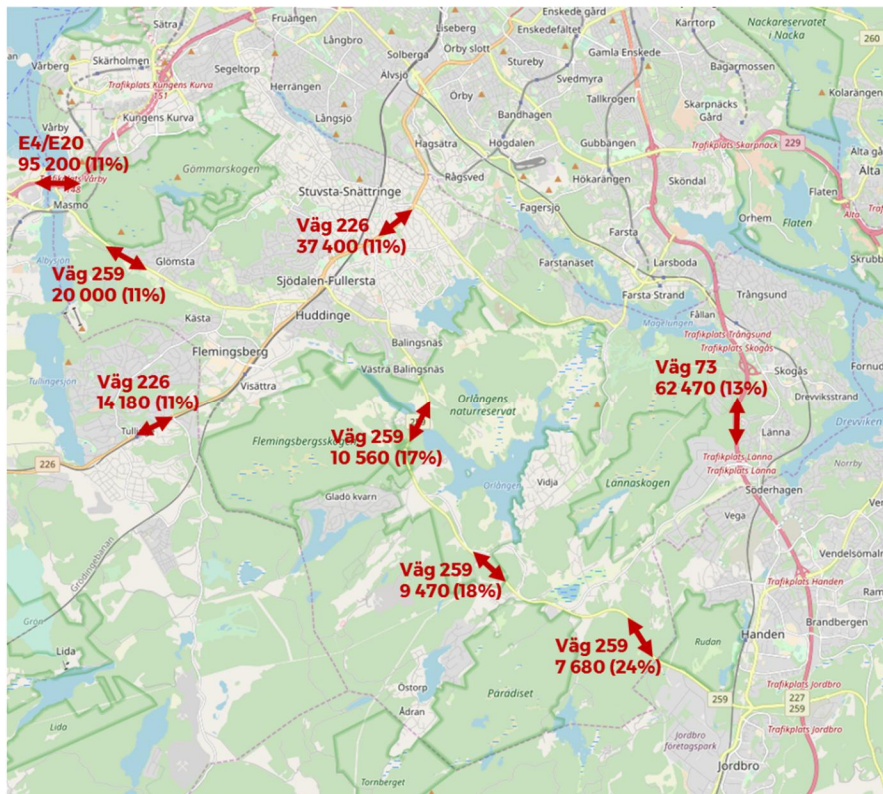
ÅDT totalt (andel tung trafik)

Störst andel tung trafik finns på väg 259 som har mellan 17 och 24 procent tung trafik. I övrigt ligger det på 11-13 procent., vilket kan jämföras med 11,6 procent som är andelen tung trafik på nationell nivå (2011).⁹ Värt att notera är att tung trafik inkluderar även bussar men att bussar inte kan anses ha någon betydande andel vid redovisade mätpunkter. ÅDT är angivet för olika år i olika mätpunkter, 2014-2017.

⁷ En åtgärdsvalsstudie ska genomföras som leder fram till förslag på en kombination av åtgärder som bidrar till att säkerställa att riksväg 73s nuvarande funktion som funktionellt vägnät för godstransporter, persontransporter och kollektivtrafik för framtiden. I denna ska hänsyn tas till bl.a. utbyggnaden av Norviks hamn.

⁸ Åtgärdsvalsstudie - Väg 73 Älgviken - Nynäshamns hamn (Trafikverket, TRV 2017/113645)

⁹ Trafikarbete på svenska vägar - en översyn av skattningsmetoden (Trafikanalys, PM 2013:8)

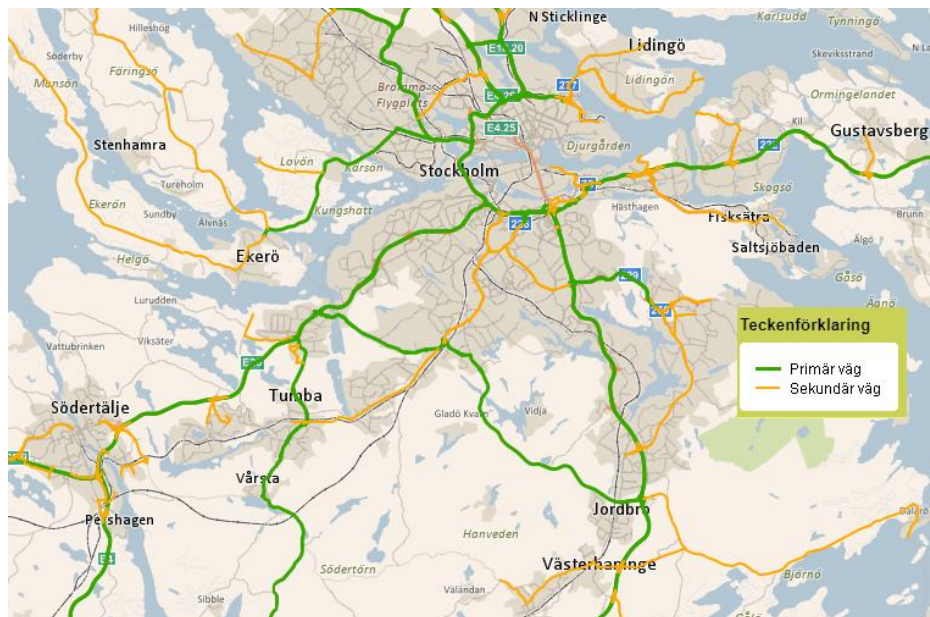


Figur 7: Fordonstrafikering - årsdygnstrafik (ÅDT) i ett antal mätpunkter på huvudleder i kommunen (Källa: <http://vtf.trafikverket.se/SeTrafikfloden>)

4.1.2 Farligt gods

Avseende farligt gods är E4/E20, länsväg 259 och riksväg 73 utpekade som primär väg medan länsväg 226 inkluderas i det sekundära vägnätet enligt MSBs¹⁰ klassificering, se figuren nedan. Hur stor andel av den tunga trafiken som fraktar farligt gods på utpekat vägnät har ej undersökts i denna studie. I sammanhanget kan nämnas att farligt gods även transporteras på järnväg. Omfattningen av dessa transporter har inte heller kunnat inkluderas i studien.

¹⁰ Myndigheten för samhällsskydd och beredskap



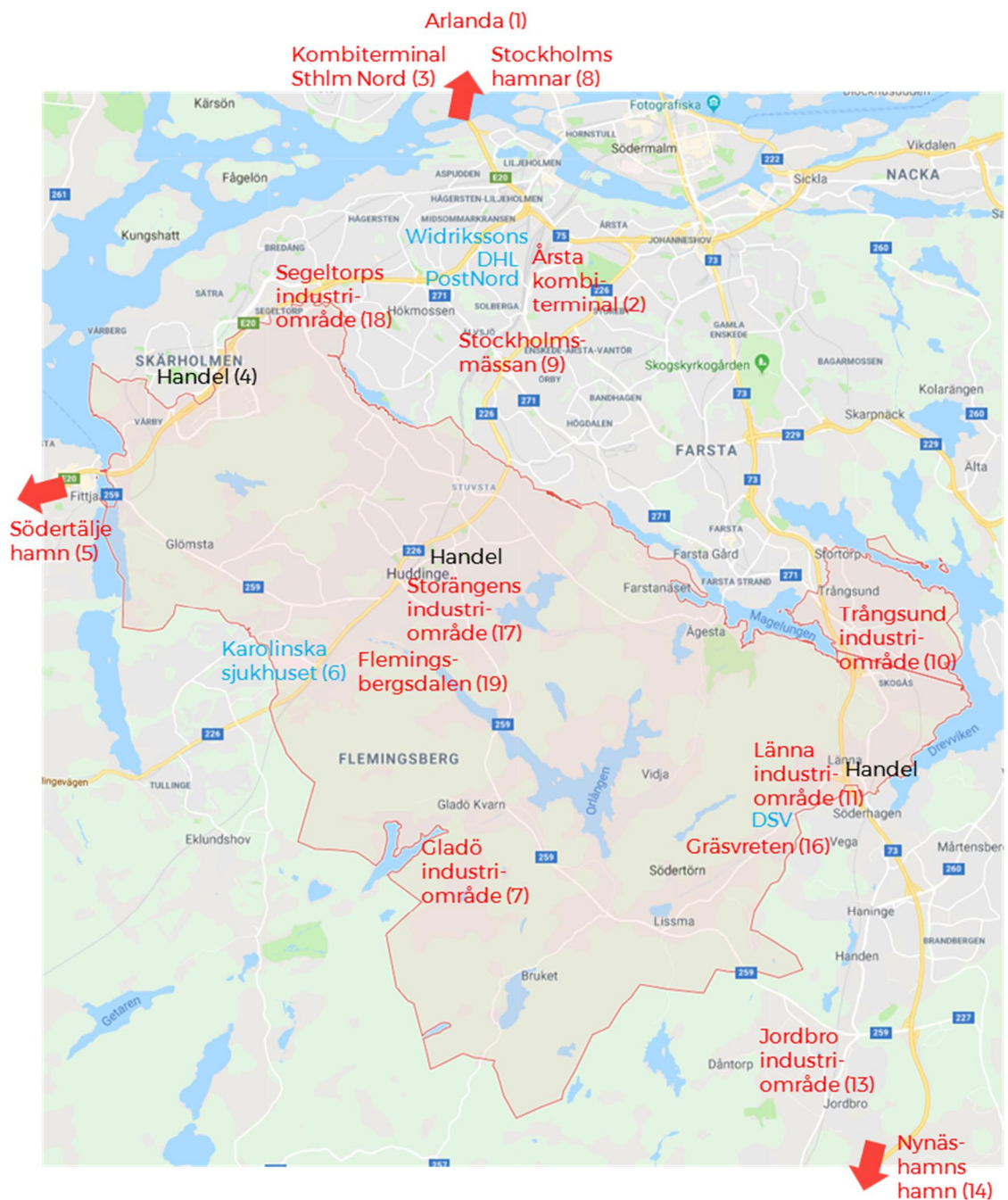
Figur 8: Rekommenderat vägnät för farligt gods (Källa: MSB/NVDB)

4.2 JÄRNVÄGSSTRÅK

Genom Huddinge kommun passerar, enligt ovan, Västra stambanan och Nynäsbanan. Den förstnämnda är av riksintresse samt har internationell betydelse, då den är utpekad som Core i EUs TEN-T-nätverk. Västra stambanan trafikeras av persontåg på sträckan Stockholm - Göteborg samt pendeltåg mellan Södertälje och Stockholm via Huddinge C. Vidare sker godstransporter på sträckan, dels i form av vagnslasttrafik med källa/destination längre norrut i landet och dels med system-/kombitåg, varav många har destination eller anhalt Årsta kombiterminal. Nynäsbanan trafikeras av pendeltåg samt av godståg i relationen Stockholm - Nynäshamns hamn.

5 MÅLPUNKTER FÖR GODSTRANSPORTER

Detaljhandel och byggsektorn är de branscher som har flest antal anställda i Huddinge (se även bild 12). Det är verksamheter som alstrar stora mängder godstransporter. Byggtransporternas målpunkter varierar och finns inte med i nedan redogörelse av de viktigaste noderna för godstransporter. I figuren nedan visas ett urval av de viktigaste noderna (källor och destinationer) för godstransporter i Huddinge kommun med omnejd. Dessa kan vara industrier och handelsområden samt omlastningsnoder såsom terminaler, kombiterminaler och hamnar. Efter figuren följer en tabell med kort information om respektive nod/område.



Figur 9: Målpunkter för godstransporter i Huddinge kommun med omnejd

Tabell 1: Information om resp. målpunkt/område

<p>Arlanda (1)</p>	<p>Flygfrakt i form av post/paket, högvärdigt gods såsom mediciner samt reservdelar till industrin, etc.</p> <p>Totalt 30 000 ankommande och 40 000 ton avgående gods per år (2015)¹¹. (Värt att ha i åtanke är dock att den ökade trafikeringen av paketimport från Kina inte är representerad i dessa siffror.)</p> <p>I vilken omfattning flygfrakten drabbar godstransporterna i Huddinge kommun är svårt att bedöma.</p>
<p>Årsta (2)</p>	<p>Kombiterminal¹² och div. annan logistikrelaterad verksamhet, däribland terminaler i regi av Wikrikssons åkeri, DHL och PostNord.</p> <p>Årsta är en viktig omlastningsnod för försörjning av Stockholm söderifrån - innebär transittrafik genom Huddinge.</p> <p>Årsta kombiterminal - teoretisk kapacitet om 120 000 hanterade enheter per år, varav uppskattningsvis 1/3 används.</p> <p>Delar av volymerna via kombiterminalen har sannolikt Huddinge som källa/destination.</p>
<p>Kombiterminal Stockholm Nord (3)</p>	<p>Utöver kombiterminal div. annan logistikrelaterad verksamhet - PostNords postverksamhet, DHL, Stena Recycling, m.fl.</p> <p>Kapacitet om 400 000 TEU¹³ per år. Nyttjandegraden i relation till detta är dock i dagsläget låg.</p> <p>Kombiterminalen/logistikområdet tjänar framförallt norra delen av Stockholm. Begränsad påverkan på godstransporterna i Huddinge.</p>
<p>Kungens kurva (4)</p>	<p>Stort handels- och industriområde</p> <p>Detaljhandel och sällanköpshandel</p> <p>Utöver köpcentrum verksamheter såsom IKEA och div. bilhandlare</p> <p>Området alstrar mycket godstransporter såväl inom kommunen som transittrafik. Framförallt berörs E4/E20</p>
<p>Södertälje hamn (5)</p>	<p>Hanterar containers, RoRo¹⁴-enheter, olja, div. andra bulkvolymmer och projektlaster</p> <p>Import av ca 100 000 nya bilar per år</p> <p>Containers - import av ca 40 000 TEU per år</p> <p>Utanför kommunen, men alstrar mycket transittrafik. Framförallt berörs E4/E20</p>
<p>Karolinska universitets-sjukhuset Huddinge (6)</p>	<p>Universitetssjukhus med 1 600 vårdplatser</p> <p>Mycket transporter vilka framförallt drabbar Väg 259, som är högt belastad i förhållande till vägens standard.</p>
<p>Gladö industriområde (7)</p>	<p>Verksamheter såsom Stena Recycling, SRV återvinning och SRV fragmentering</p>

¹¹ SLL, Gods och logistik i Stockholms län 2050, underlagsrapport till RUF5

¹² En kombiterminal är en terminal för omlastning av lösa lastbärare (containers, växelflak eller semitrailers mellan olika trafikslag (väg, järnväg, sjöfart).

¹³ Förkortning av Twenty-foot Equivalent Unit. Ett mått på hur många container med längd 20 fot som kan hanteras/lastas.

¹⁴ Begreppet RoRo härstammar från engelskans Roll On Roll Off. Vad som avses är lastfartyg konstruerade för att lasten lätt ska kunna köras ombord och i land. Transporten ombord sker med fordon som kör för egen maskin, d.v.s. lastbilar, långtradare, truckar, etc.

	Transporterna drabbar framförallt Väg 259, vilken är hårt belastad framförallt på sträckan Huddinge - Haninge. Här är andelen tung trafik högst i länet.
Stockholms hamnar (Värtan, Frihamnen och Loudden samt framtida Norviks hamn) (8)	Loudden - Omlastning av bensin, olja. Under avveckling. Frihamnen/Värtan - RoRo-trafik - Viss del med källa/destination i Huddinge men merparten sannolikt transit. Norvikshamnen under uppförande - containers och RoRo - Kan sannolikt innebära många transporter i Huddinge - anslutningstransporter till E4/E20.
Stockholmsmässan (9)	Ca 70 mässor per år, varav en del transport-krävande Alstrar transittrafik genom Huddinge, om än av säsongsbetonad karaktär och i varierande omfattning
Huddinge centrum	Div. handel, kontorsverksamhet och annan verksamhet Alstrar godstransporter på Väg 226 samt anslutande trafik till E4/E20 på Väg 259
Trångsund industriområde (10)	Mindre industriområde med div. verksamheter, såsom grossister
Länna industriområde (11)	Div. verksamheter, varav merparten tillverkning och massahantering. Vidare har DSV Road en terminal här. Det finns planer på utbyggnad av industriområdet. ¹⁵
Länna handelsområde (12)	Handelsområde för div. sällanköpsvaror - Stadium Outlet, JYSK, Bygghuset, Bauhaus, etc.
Jordbro industriområde (13)	Utpekad som viktig logistik-/industrinod i RUF2050 Div. verksamheter - Hans Andersson Entreprenad, Deksal Byggmaterial, Bryggeri (Coca Cola) och Vattenfall
Nynäshamns hamn (14)	Utanför kommunen, men alstrar mycket trafik - framförallt transit via Väg 73 i relation Stockholm Uteslutande RoRo-trafik
Vårdkasen (15)	Mindre industriområde Partyhallen AB, Liquid services, Kompanjonen Norden AB (byggmaterial), Siemens
Gräsvreten (16)	Div. industrier Planerad utbyggnad
Storängens industriområde (17)	Diverse grossister och annan verksamhet Ska utvecklas till bostadsområde
Segeltorps industriområde (18)	Bilhandlare och div. övrig verksamhet
Industriområdet i Flemingsbergsdalen (19)	Div. industrier

¹⁵ <https://www.huddinge.se/stadsplanering-och-trafik/planer-projekt-och-arbeten/pagaende-planer-projekt-och-arbeten-via-lista/skogas/lanna-industriomrade--utbyggnad/>

6 HANDEL

Huddinge kommun har idag knappt 108 000 invånare och fram till år 2026 förväntas befolkningen öka till ca 125 000 invånare. I ett lite längre perspektiv förväntas en fortsatt hög befolkningstillväxt. Vilket är en indikator på att handeln i Huddinge kommer att växa. I en rapport från HUI Research uppmärksammas att Huddinge kommun har en stark handel, med ett av landets högsta försäljningsindex sett till kommunens storlek. Försäljningsindex är ett mått på hur handeln i en specifik kommun står sig i relation till andra kommuner, se tabellen nedan. Indexet kan tolkas som så att ett index under 100 innebär att kommunens invånare besöker andra kommuner för att inhandla varor medan ett index över 100 innebär att invånare från andra kommuner istället åker till den aktuella kommunen för att handla. Huddinge har ett index för total detaljhandel på 177 vilket förklaras framförallt av Kungens kurva. Det är stor skillnad på olika kategorier av handel där sällanköpshandel har ett index på 247 och dagligvaruhandel har ett index på 113.

Tabell 2: Försäljningsindex för detaljhandeln 2016. Huddinge kommun och jämförbara kommuner. (Källa: Handeln i Sverige, HUI Research)

	Dagligvaruhandel	Sällanköpshandel	Total detaljhandel
Huddinge kommun	113	247	177
Jämförbara kommuner	83	51	69

Dagligvaruhandeln i Huddinge kommun har ökat med 12 procent sedan 2011 och omsatte 2016 4,1 miljarder kronor. Avseende sällanköpshandel specifikt har Huddinge ett mycket omfattande inflöde av kunder från angränsande kommuner, vilket alltså förklaras av Kungens kurva. Sällanköpshandeln i kommunen omsatte ca 8,4 miljarder kronor 2016 och har ökat med 18 procent sedan 2011. Försäljningsindex för undersegmentet sällanköpshandel framgår av tabellen nedan.

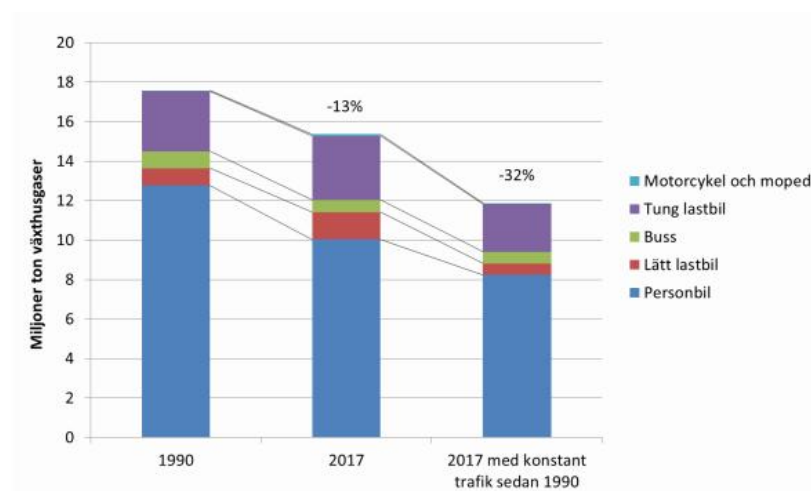
Tabell 3: Försäljningsindex för undersegmentet sällanköpshandel, 2016. (Källa: Handeln i Sverige, HUI Research)

	Beklädnad	Hem & bygg	Fritid
Huddinge kommun	67	503	247

7 MILJÖEFFEKTER

Avseende miljöeffekter av godstransporterna finns inga mätningar genomförda eller statistik tillgängliga för Huddinge kommun specifikt. Det är dock troligt att Huddinge har något högre andel tung trafik och därmed högre miljöpåverkan från tunga transporter eftersom handel och bygg är tunga näringsgrenar i kommunen. I sammanhanget kan det dock vara intressant att studera effekter på nationell nivå. En tredjedel av vägtrafikens utsläpp kommer från tunga och lätta lastbilar¹⁶ (Trafikanalys, 2015). I ett PM från Trafikverket¹⁷ uppmärksammas exempelvis att trafikökningen mellan 1990 och 2017 medförde att växthusgasutsläppen från vägtransportsektorn i Sverige blev 3,5 miljoner ton högre än vad de skulle ha blivit med oförändrad trafik.

Diagrammet visar att utsläppen för tunga och lätta lastbilar har ökat mellan 1990-2017 men minskat för personbilar. Alla prognoser pekar på att godstransporterna fortsatt kommer att öka givet ökande befolkning, ökad produktion och handel. Den minskning av utsläppen som kan ske i form av nya bränslen och bränsleeffektivitet kommer inte att vara tillräckligt för att nå miljömålen.



Figur 10: Växthusgasutsläpp från vägtransportsektorn i Sverige år 1990 och 2017. För 2017 redovisas även hur stora utsläppen skulle ha varit om trafiken varit oförändrad mellan 1990 och 2017 (med 2017 års fordonsflotta). (Källa: PM, Trafikverket, 2018¹⁸)

Hur godstransporterna i Huddinge kommun kommer att utvecklas framledes är förknippat med många osäkerheter. Planerade/väntade infrastrukturåtgärder, såsom etableringen av Norviks hamn och Tvärförbindelse Södertörn, innebär effekter avseende framförallt vägtrafikeringen i Huddinge kommun vilket kan göras uppskattningar kring. Andra faktorer är dock svårare att bedöma. Här återfinns exempelvis hur handeln och konsumenternas beteende kommer att utvecklas. De faktorer som tas upp här är:

- Handelns utveckling
- Nya transporttjänster

¹⁶ Trafikanalys 2015

¹⁷ <https://www.trafikverket.se/contentassets/07f80f01d92144eebf1a01fcb60ac923/pm-vagtrafikens-utslapp-180225.pdf>

¹⁸ Ibid.

- Massahantering
- Effekter av Norviks hamn
- Tvärförbindelsen

Men också utveckling och effekter kopplat till pågående megatrender¹⁹ såsom urbaniseringen, digitaliseringen och delningsekonomin kommer att påverka godstransporternas utformning och omfattning. I detta kapitel redovisas några av de faktorer som kommer att ha en påverkan på godstransporter i framtiden - generellt såväl som i Huddinge kommun.

7.1 HANDELNS UTVECKLING

Det största handelsområdet i Huddinge, kungens kurva, innehåller detaljhandel och sällanköpshandel däribland IKEA. Utöver detta finns också div. bilhandlare. Samtliga verksamheter alstrar stora mängder godstransporter. Etablering av externa handelscentrum och framförallt e-handels växande marknadsandelar innebär att vi idag i större utsträckning använder stadskärnan som ett vardagsrum. Detta i den bemärkelse att exempelvis caféer, restauranger och verksamheter som erbjuder service ökar sin andel i stadskärnan i relation till traditionella butiker. En effekt av denna utveckling är ett ökat behov av mindre och mer frekventa transporter. Samtidigt kan den minskade närvaron av traditionell handel i centrum innebära ett minskat behov av godsolymer totalt sett. I detta hänseende är det viktigt att ha i åtanke att den ökade e-handeln innebär fler transporter direkt till slutkund i hemmet, vilket innebär ökad trafikering av leveransfordon i bostadsområden.

E-handels andel av den totala detaljhandeln har vuxit från 3 till 8,7 procent mellan 2007 och 2017. Trots e-handels ökade marknadsandelar²⁰ bedöms både e-handel och traditionell handel öka i framtiden, mycket beroende på den växande befolkningen. Traditionell handel kommer under överskådlig framtid att stå för den största omsättningen, men e-handels andel av framförallt sällanköpshandeln ökar i snabb takt. Handeln förväntas bli mer "sömlös", d.v.s. att butikerna erbjuder både traditionell shopping, e-handel, showrooms och olika former av transport- och upphämtningstjänster. I dessa sammanhang nämns ofta begreppet "Click and collect".



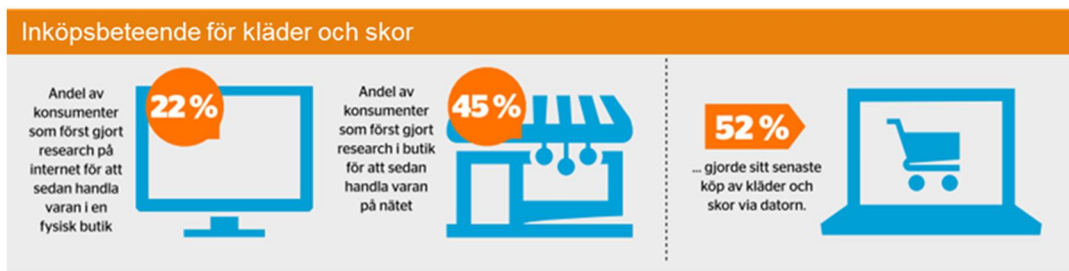
Figur 11: e-handels andel

Enligt e-barometern²¹ gjorde 52 % av konsumenterna sitt senaste köp av kläder eller skor via datorn. 45 % gjorde först research i butik för att sedan köpa på nätet. Medan 22 % först gjorde research på nätet för att sedan handla i fysisk butik.

¹⁹ Globalisering, urbanisering, ekonomisk utveckling, individualisering och delningsekonomi, cirkulär ekonomi, teknikutveckling, digitalisering, knappa resurser samt miljömedvetenhet brukar nämnas som pågående megatrender.

²⁰ Enligt HUIs/PostNords "e-barometern"

²¹ Ibid



Figur 12: Inköpsbeteende för kläder och skor

Avseende e-handelns utveckling kan ett antal slutsatser dras:

- Den kommer att innebära att andelen transportfordon i bostadsområden ökar. Detta i sig innebär nya utmaningar relaterat till framkomlighet och tillgänglighet, med krav ända ner på fastighetsnivå. Lastzoner och/eller andra lösningar för att underlätta effektiva leveranser kommer sannolikt att krävas även i bostadsområdena.
- Lokalisering av upphämningsställen får stor betydelse för kundernas resebeteende.
- Mycket tyder på att miljöeffekterna av en överflyttning av godstransporterna från konsumenten (med egen bil) till transportören kan vara gynnsamma förutsatt att inköp på Internet inte föregås av en fysisk bilresa eller att den insparade tiden används till annan bilresa.

7.2 NYA TRANSPORTTJÄNSTER

Distributionstrafik är uppbyggt för business to business-relationer (B2B). Under senare år har vi dock sett en stark framväxt av business to consumer-lösningar (B2C) som bygger på informationsplattformar såsom fraktbörser och halvprivata leveranslösningar. Nya typer av företag sammanlänkar individer som vill ha en tjänst utförd med individer som kan utföra den, såsom Uber, Urb-it²², Tipptapp²³ och Sellpy²⁴. Dessa tjänster är fortfarande relativt omogna men omsätter redan miljarder och innebär nya utmaningar, såsom:

- Vi får en omfördelning från privata godstransporter i eget fordon till professionella/halvprofessionella transportörer. Vidare får vi en omfördelning av transporterna från centrum till bostadsområden, vilket nämndes tidigare.
- Trenderna är motsägelsefulla - Digitalisering, nya informationsplattformar och ökade möjligheter för delningsekonomi kan ge ökad samlastning av transporter. Samtidigt brukar ett större utbud av en tjänst till ett lågt pris öka förekomsten, vilket skulle tyda på att varuleveranserna istället kan öka mer än väntat.

7.3 MASSAHANTERING

Det kan konstateras att det byggs mycket i Huddinge kommun, vilket i sig innebär många transporter. Enligt förstudien "Samordnad masshantering Södertörn 2018" förväntas, baserat på den planerade byggtakten i Huddinge kommun, ca 25 miljoner ton material hanteras under åren 2018-2030. Nästan 60 procent av detta material är schaktmassor där

²² "Urb-it tar butikens varumärke hela vägen hem - helt på kundens villkor." Privatpersoner levererar med cykel eller kollektivtrafik.

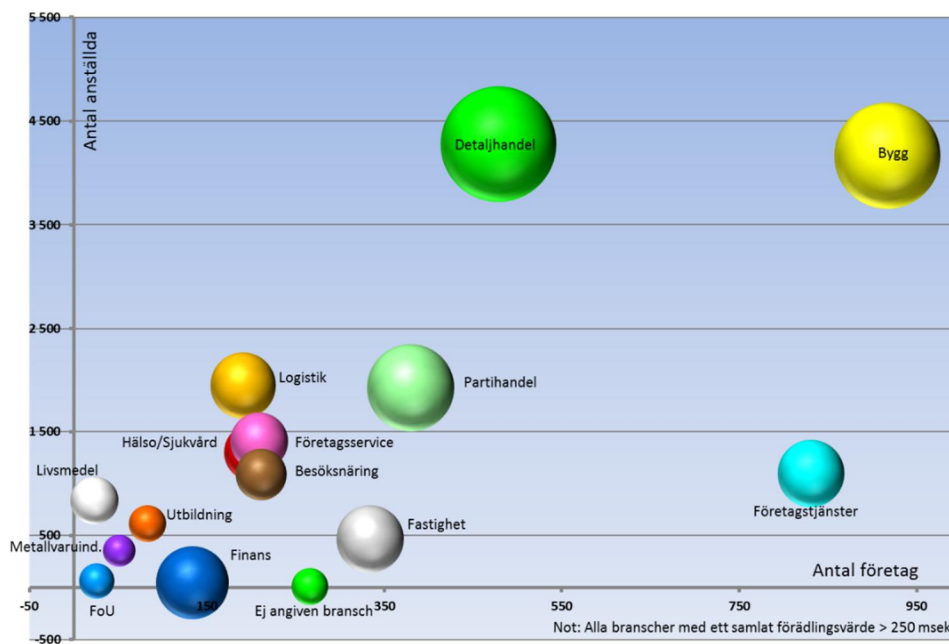
²³ App där användaren lägger in saker hen vill forsla bort och sätter ett pris för detta. Någon annan hämtar och kör bort.

²⁴ "Du packar, vi hämtar, vi säljer, vi delar på vinsten"

en stor andel är bergmaterial. Detta bergmaterial kan med fördel användas för att täcka delar av behovet för byggandet.

För Huddinge kommer den förväntade masshanteringen ge upphov till drygt 65 000 ton koldioxid under perioden 2018–2030. Det är framförallt transporter av mjuka massor (t.ex. leror och förorenat material som är besvärligt eller omöjligt att använda i byggandet) som genererar mycket koldioxidutsläpp. Detta eftersom dessa material ofta körs långa sträckor för kvittblivning. Materialtransporterna kommer till största del ske kopplat till kommunens utvecklingsområden och belasta vägnätet i dess närhet.

Att det byggs mycket i kommunen bekräftas av Bisnodes näringslivsanalys för Huddinge kommun (2017), i vilken kan utläsas att den största branschen mätt i antal anställda är detaljhandel tätt följd av bygg (se figuren nedan). Detta är två branscher som alstrar mycket transporter.



Figur 13: Antal företag och antal anställda i olika branscher i Huddinge kommun 2016 (Källa: Bisnodes näringslivsanalys för Huddinge kommun, 2017)

7.4 EFFEKTER AV ETABLERINGEN AV NORVIKS HAMN

Den framtida hamnen i Norvik är under utveckling och kommer att överta volymer framförallt från hamnarna i Värtan, Frihamnen och Loudden. Containerdelen av hamnen beräknas öppna 2020. I figuren nedan visas bedömda lastbils- (grönt) och tåg/vagnstransporter (lila) till och från hamnen vid öppningsåret.



Figur 6: Fördelning av transporter vid öppningsåret 2020. (Källa: Prövotidsredovisning Stockholm Norvik hamn, M4Traffic, 2017)

Det är framförallt länsväg 259 och riksväg 73 kommer att beröras av transporter. Hamnen bedöms trafikeras av 160 000 lastbilar per år, fördelat enligt följande:

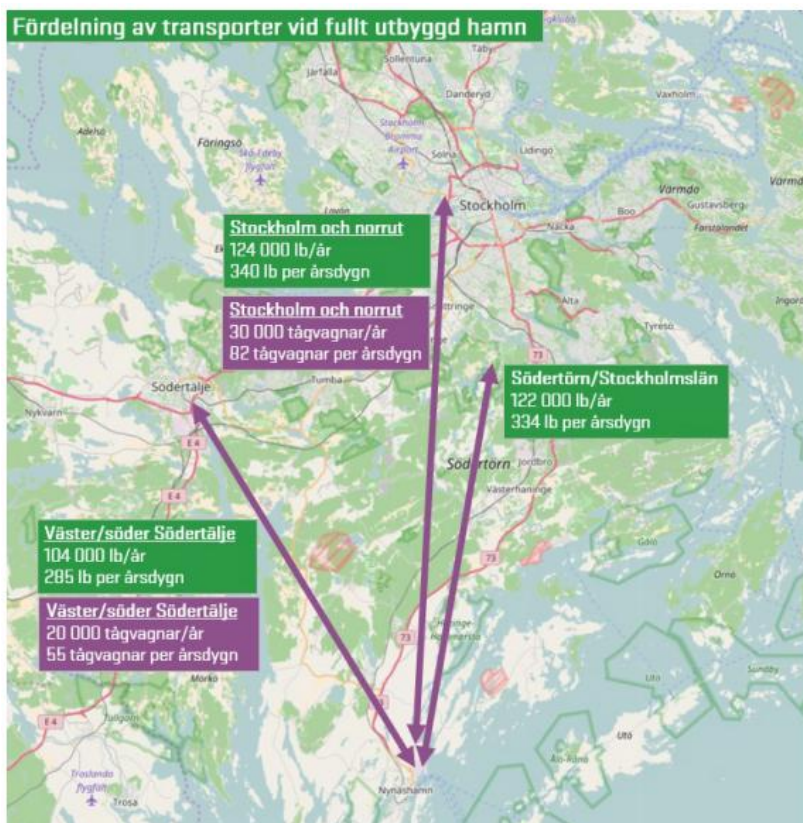
- 50 800 lastbilar per år med start-/målpunkter väster/söder Södertälje
- 57 800 med start-/målpunkter Stockholm och norrut
- 51 400 med start-/målpunkter Södertörn/ Stockholms län

Detta omräknat till antalet lastbilar blir:

- 139 lastbilar per årscygn med källa/destination väster/söder Södertälje
- 158 lastbilar per årscygn med källa/destination Stockholm och norrut
- 141 lastbilar per årscygn med källa/destination Södertörn/ Stockholms län

Då hamnen är fullt utbyggd bedöms hamnen trafikeras av 350 000 lastbilar per år. Se figuren nedan visas bedömda lastbils- (grönt) och tågagnartransporter (lila) till och från hamnen då den är fullt utbyggd. Detta omräknat till antalet lastbilar blir:

- 285 lastbilar per årscygn med källa/destination väster/söder Södertälje
- 340 lastbilar per årscygn med källa/destination Stockholm och norrut
- 334 lastbilar per årscygn med källa/destination Södertörn/ Stockholms län



Figur 15: Fördelning av transporter vid fullt utbyggd hamn. (Källa: Prövotidsredovisning Stockholm Norvik hamn, M4Trafic, 2017)

De godstransporter som passerar hamnen utgörs av containertrafik och RoRo-trafik. Vid öppningsåret är RoRo-hamnen fullt utbyggd medan containerhamnen fortfarande kommer vara under utbyggnad.

Den tunga trafik som idag trafikeras på den beräknade snitten inkluderar RoRo-trafik som nu går via Nynäshamns hamn. När Stockholm Norvik öppnar antas 70 procent av denna trafik flyttas från Nynäshamns hamn till den nya hamnen vid Norvikudden. Det innebär att all trafik som redovisas i tabellen ovan inte är tillkommande på det aktuella vägnätet.

Av de 160 000 lastbilstransporter som bedöms trafikera Stockholm Norvik vid öppningsåret utgör nästan 80 000 RoRo-transporter som kommer att flyttas från Nynäshamns hamn till Stockholm Norvik under öppningsåret. De resterande 80 000 containertransporterna är till största del omfördelad trafik som nu trafikeras Frihamnen men som kommer att flytta till Norvik när hamnen är färdigställd²⁵.

I det senare skedet kommer hela hamnen vara fullt utbyggd och både RoRo- och containertrafiken antas vara fullt utvecklad då viktiga infrastrukturåtgärder som Tvärförbindelse Södertörn och Förbifart Stockholm ska vara färdigställda.

7.5 TVÄRFÖRBINDELSEN

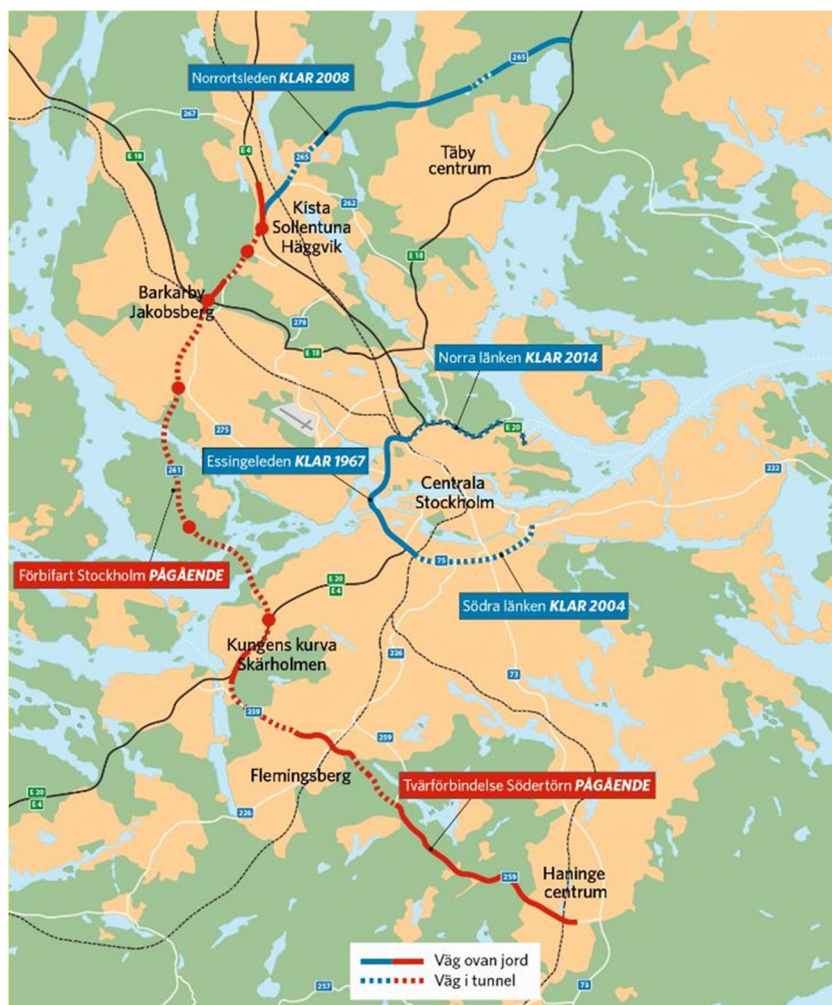
Tvärförbindelse Södertörn kommer, tillsammans med Förbifart Stockholm och Norrortsleden, att bilda en yttre tvärlinje och binda samman de södra och norra delarna av

²⁵ Källa: Prövotidsredovisning Stockholm Norvik hamn, M4Trafic, 2017)

länet. Det skapar nya möjligheter för boende, pendling, arbetsliv och näringsliv i hela regionen.

Tvärförbindelse Södertörn blir en viktig förbindelse för den stora mängd godstrafik som redan idag trafikerar området och som väntas öka när den nya godshamnen i Norvik i Nynäshamn är klar. Det regionala vägnätet kommer att avlastas, exempelvis den närliggande Södra Länken. Den nya vägen ger också möjligheter till bättre kollektivtrafik genom anpassade trafiklösningar för att busstrafiken lättare ska kunna ta sig fram.

I nationell plan står det att "Arbetet med Tvärförbindelse Södertörn mellan Skärholmen/Kungens kurva-Flemingsberg och Haninge i södra Stockholm kommer att inledas. Trafikverket kommer även att undersöka möjligheterna till att pröva ny innovativ och miljöanpassad teknik på Tvärförbindelsen, till exempel elektrifiering för tung trafik och kollektivtrafik."²⁶.



Figur 16: Tvärförbindelsen - byggd och planerad infrastruktur

²⁶ Trafikverket, Nationell plan för transportsystemet 2018-2029

8 DEN KOMMUNALA PROCESSEN

Generellt - Godstransporterna är inte en del av planeringen idag vilket är en brist. Bristen är tredelad - kunskapsbrist, svagt ägandeskap och ingen process för i vilka situationer godstrafiken ska inkluderas i planeringen. Kunskap om godstransporter och den tunga trafiken behövs på både övergripande nivå och detaljnivå.

På **detaljnivå** finns ett behov av att veta mer om godstransporter i relation till stadsplaneringen, framförallt avseende täta stadsmiljöer och för planarbete och tillståndsgivning. Här avses framförallt kunskap om antal transporter/fordon i förflyttning samt alstringstal för verksamheter på detaljnivå för plan och tillstånd. Byggtransporter är svårast att få kunskap om och hantera då dessa "flyttar" beroende på var det byggs. Här avses både infrastrukturbyggen och byggen av bostäder/verksamheter.

På **översiktlig nivå** finns ett behov av bättre kunskap om omfattning, antal tunga fordon, andel godstrafik samt vilka stråk som har högst andel tung trafik och transittrafik.

Det finns också ett **regionalt perspektiv** som har påverkan på kommunen. Här avses framförallt att handelsetableringar, verksamhetsområden och terminaler, etc. i angränsande kommuner ofta har påverkan på godstrafiken i den egna kommunen. Det kan för en kommun i detta hänseende vara viktigt att bevaka områden eller start- och målpunkter för godstransporter i andra/angränsande kommuner.

9 INPUT FRÅN WORKSHOP 19 NOVEMBER 2018

Syftet med workshopen var att samla in ytterligare underlag till nulägeskartläggningen och att skapa en samsyn och en gemensam bild av nuläget. Titta på behov och utmaningar framöver med fokus på Huddinge

Samt att informera om projektet och skapa engagemang inför godstrafikplanen. Deltagarna på workshopen kommer att bjudas in till ytterligare workshops.

På workshopen genomfördes två gruppövningar med följande frågeställningar:

- Stämmer det nuläge vi presenterat?
- Vilka flaskhalsar finns som berör godstransporterna?
- Vilka behov finns idag?
- Vilka utmaningar ser ni framöver?

Diskussionerna landade i identifiering av problem, brister och behov och även i en del konstateranden och lösningar. Redovisningen i detta kapitel avser de noteringar som framkommit i dessa gruppdiskussioner. Deltagare på workshopen var representanter för kommunen, transportföretag, Sveriges åkeriföretag, fastighetsägare mfl.

9.1 GEMENSAM SYN PÅ NULÄGE OCH FLASKHALSAR

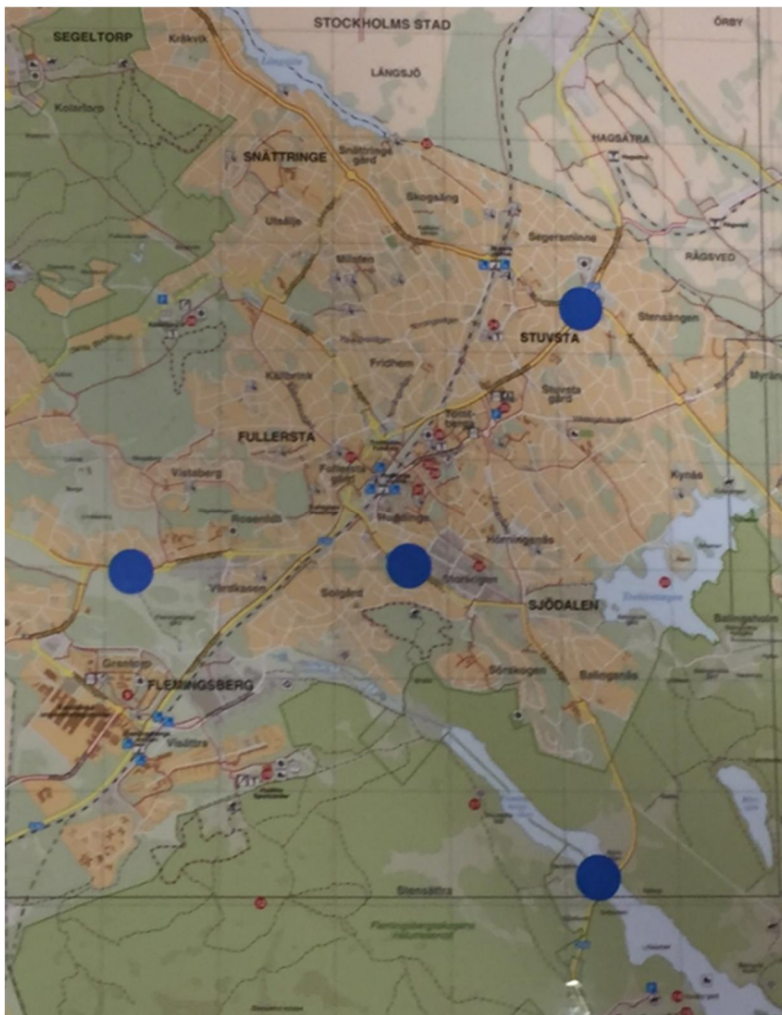
Infrastruktur

- Huddingevägen är en trång sektor. Ska byggas om i sektorer, med planskiljningar.
- Väg 259 mellan Huddinge och E4/E20 är hårt trafikerad. Finns delvis finansiering för ombyggnation.
- Flemingsberg - allt ska ske samtidigt, både kommunens utveckling och Trafikverkets utbyggnad.
- Det finns inga generella framkomlighetsproblem i centrum (Huddinge)
- Smista allé - Problem då det inte finns fickor för bilföretagen transporter
- Många undviker 259:an pga. trängsel och dålig kvalitet, innebär att trafiken tar smitvägar.

Flaskhalsar

De flaskhalsar som pekades ut var framförallt:

- Väg 259 vid Glömsta
- Väg 259/Storängsleden
- Väg 259 - Bron över Orlången har begränsad bärighet (BK2). Tyngsta trafiken måste välja andra och längre vägar.



Figur 17: Flaskhalsar identifierade under workshopen

Markanvändning

- Marktillgång är en flaskhals för fastighetsägare de har svårt att få tag i mark för terminaler och omlastningshubbar
- Avsaknad av permanenta konsolideringspunkter
- Markbristen gäller generellt - Finns uppdrag inom kommunen att hitta ytterligare mark för verksamhet (ej specifikt terminaler/logistikverksamhet).
- Måste även börja titta på att tillgängliggöra markytor för massahantering. Norra Djurgårdstaden nämns som ett exempel där det fungerat bra, även Uppsala (BLC).
- I utvecklingsprojektet i Flemingsberg diskuteras leveranser planseparerat från stadsbyggnaden
- Fabege bygger garage idag men med möjlighet att kunna konvertera till andra ändamål när det blir mer självkörande bilar.
- Problem med rastplatser och uppställningsplatser- Behov av uppställningsplatser för tunga fordon i anslutning till restauranger. Bevakning viktigt.
- Problem med uppställningsplatser i länet. Använda tomma bussgarage för omlastning. (Detta ville dock inte Stockholms stad gå med på)

- Problem med lastzoner som är för korttidsuppställning (10 min). - Problem med stölder - för att få stå där måste man lämna bilen öppen. Regelförändringar kring lastzoner krävs. Det blir böter om man stänger av bilen
- Planera för lastzoner redan i detaljplan
- Omlastning av utländska fordon måste ske utanför stadskärnan (omlastningsplatser används ofta för övernattnig)

Citylogistik

- Ytkrävande - allt tar mycket plats - svårt att hitta mark för detta när man gör detaljplaner
- Leveranser i närtid innebär behov av terminaler/hubbar i stadsmiljö
- Logistik i utrymmen under fastigheten, lastfar, där det inte stör omgivningen kan vara ett sätt att lösa logistiken/problemen. Exempel som nämns är "Älskade stad" i Stockholm. Utmaning att skala upp det.
- Problem att kommunen ställer krav på när man vill ha leverans istället för vad man vill ha. Samordnad leverans är bra, men problem att det är styrt på tiden. Alla förskolor/skolor vill t.ex. ha leveranser tidigt på morgonen vilket driver transporter.
- Kommunen har dålig förståelse för vad de ställer för krav på transporttjänster och följer inte upp. Medför att de som följer kravspecifikation blir utkonkurrerade.
- Samordnad varudistribution till kommunens egna enheter idag. Kan gå att ställa krav på privata transporter i framtiden
- Mobila containerhubbar för citylogistik och leverans med cykel
- Mikrohubbar för omlastning för att hantera last mile från transportörernas respektive terminaler.
- Man hinner inte flera omlastningar om kunden ska kunna få det på efterfrågad tid.
- Finns ingen samordning mellan t.ex. hemleveranser av mat mellan olika företag (Mathem, etc.)

Bygglogistik

- Byggtransporterna kommer att öka - kan vi samordna?
- Transporter i Flemingsberg under byggtiden kommer att bli ett problem - har kommunen någon plan?
- Måste även börja titta på att tillgängliggöra markytor för massahantering. Norra Djurgårdsstaden nämns som ett exempel på där det fungerat bra, även Uppsala (BLC).

Avfall

- Olika system för avfall i olika stadsdelar /bostadsområden /fastigheter vilket bidrar till mkt fler transporter.

Fordon och transport

- Storleken på fordonen - vändradie? Kan man begränsa storlekar? Vad blir konsekvensen?
- De största fordonen kanske inte bör köra i täta stadsdelar. I vissa fall gör de det inte heller.
- Kan fyllnadsgraden optimeras bättre?
- För låga garage - bilarna kommer inte in - trots höj-/sänkbara tak.
- Kompetensbrist i branschen - svårt få tag på bra chaufförer. Saknas 5-6 000 idag.

- Trend: Fler (mindre) fordon för transporter (ej krav på mer än B-körkort) ger ökad trängsel
- Miljözoner i staden kommer öka kostnaderna för transportföretag
- Regler för maxlast 3,5 ton en begränsning för effektiva transporter
- Kommunen har svårt att veta vilka krav de kan ställa på transporter vid upphandling. Finns heller ingen uppföljning.

Affärsmodeller

- Avsaknad av affärsmodeller är en flaskhals för att skala upp samlastningskoncept.
- Affärsmodeller avseende samlastning är en utmaning. Hur man får betalt och hur vi kan hantera last mile?

Trafikering

- Lätta lastbilar och White vans, hantverkstransporter, är ett stort problem. Det finns ingen statistik över dessa och det kan sannolikt inte tas fram i nuläget. Osäkerheter om omfattning och rörelser ger problem. Svårt att planera för det som inte går att dimensionera.

Farligt gods

- Transporter av farligt gods försvårar planeringen av t.ex. bostäder.
- Tuffa regler avseende farligt gods sätter begränsningar och dimensionerar mkt av det vi gör i Sthlm. Konstiga regler. Inte bara väg utan även järnväg. SLL har inte tittat i detalj på frågan.
- Om oljehantering från Loudden flyttas till Södertälje kommer detta innebära ökade transporter av farligt gods genom Huddinge (bl.a. i öst-västlig riktning).

Planeringsprocessen

- Förutsättningar för logistik och dylika förutsättningar för godstransporter är sällan med i planeringsprocessen. När man bygger tänker man på handel, verksamheter, kommunal verksamhet.
- Både Huddinge och kringliggande kommuner växer mycket - rimligt att planera för framtiden
- Nybyggda områden är inte alltid dimensionerade för logistik. Och det är inte alltid logistikföretag blir informerade om vad som byggs. Plötsligt börjar folk beställa och transportföretagen kan inte köra in. Många nya områden dimensioneras inte för godstransporter. Viktigt att godsaktörer bjuds in redan i detaljplaneskedet. Bjud in aktörer i godsbranschen i detaljplaneskedet för att undvika att gator och vägar underdimensioneras för gods.
- Vad har kommunen för plan för transporter i Flemingsberg, där det ska byggas mycket? Ex att sjukhuset kommer fram med sina transporter.

Dåligt utnyttjande av infrastruktur över dygnets timmar

- Problem idag att alla vill ha sina leveranser tidigt på morgonen. Off peak etc. kan delvis avhjälpa dessa problem. Lidl:s nattleveranser nämndes som exempel. Eftersträva så mkt transporter nattetid som möjligt - samlastning
- Privata kunder kan inte ta emot gods nattetid. Omlastning på terminal kan ske nattetid för slutleverans måste dag

9.2 BEHOV OCH UTMANINGAR

Framkomlighet för godstransporter vid last mile

- Last mile måste fungera på ett effektivt sätt. Idag ofta i konflikt med ambitionen att erbjuda lugna och trevliga gator, vem som kör spelar ingen roll (ur konsumentens synvinkel).
- Behov av goda förutsättningar för leveranser till butiker.
- Behov av uppställningsplatser - Det är en arbetsmiljöfråga, får inte använda busshållplatser/offentliga platser. Utmaning: Hitta platser, konkurrens markanvändning.
- Behov av markutrymmen till omlastningshubbar för olika transportörer
- Hammarby Sjöstad är ett dåligt exempel både vad gäller tillgänglighet för leveransfordon och cykeltrafik, som tvingas ut i vägbanan.

Fungerande citylogistik

- Samordning av transporter - inte ha många olika lastbilar som gör samma typ av leveranser. klara av last mile och uppnå trevliga stadsmiljöer.
- Samordning av olika leverantörers varor bara relevant för mindre aktörer.
- Markutrymmen till omlastningshubbar för olika transportörer
- Mikro-/omlastningshubbar öppna för alla transportörer.
- Smartare system (mjukvara) för inlastning/plockcentral. Även i den lilla skalan - system för omplockning i lokallager, ex mikroterminal. Smartare system för omlastning även i den lilla skalan (plocklager?) och den stora skalan.
- Behov av nya affärsmodeller för att samordning skall bli verklig
- Fyllnadsgrad - många faktorer som påverkar om detta är möjligt att öka fyllnadsgraden, arbetstid styr ofta.
- Behov av att kunna leverera fler av dygnets timmar. För effektivare användning av fordonen och flexiblare leveranser. Utmaningen för natt transporter är buller, etc. och att någon måste ta emot.
- Samordning av e-handelstransporter - Utmaning - krav på snabba leveranser minskar möjligheten till samordning av leveranser. Lösning - dyrare med snabb leverans.
- Permanenta omlastningsplatser för regionalt behov. (SLL arbetar med detta)

Lösningar för bygglogistik

- Lösa byggtransporterna, på ett samordnat sett. Behöver skrivas in i detaljplanelösningarna, med krav på att detta ska lösas i enlighet med samlastningsprincipen. Till stor del en upphandlingsfråga.
- Samordning av byggtransporter/bygglogistik mellan olika byggprojekt som ska ske samtidigt och nära varandra. Olika aktörer.
- Behov av regional/kommunal samordning av t.ex. lokalisering av masshanteringscentraler. - SLL tittar på regionala och strategiska platser för massahantering (/bygg) - några på södra sidan och några på norra sidan om Stockholm. "Permanent" under en längre tid.

Lösningar för avfallstransporter

- Behövs effektivare lösningar för sophantering, det skall vara enkelt att sortera nära/i fastigheten.
- Svårt med fordonens tillgänglighet till sopkärlen - Frågan behöver komma in tidigare i planeringen. - Sopsug vid stadsutveckling kan vara en lösning

Godstransporter behöver inkluderas i stadsplaneringen.

- Godstransporterna behöver komma in i stadsplaneringen i ett tidigt skede. Kan vissa saker i exempelvis detaljplaner regleras? Kan man reglera i plankarta?)
- Förståelse för godstransportörers behov i tätbebyggd stad - (till exempel vid nybyggnation, gågator) Utmaning att ha en tidig dialog och bjud in aktörer i branschen.
- Lösa byggtransporterna, på ett samordnat sett. Behöver skrivas in i detaljpanelösningarna, med krav på att detta ska lösas i enlighet med samlastningsprincipen. Till stor del en upphandlingsfråga.

Regional anpassning

- Behov av anpassning mellan närliggande kommuner och regioner. Man behöver anpassa sig till regionen. Och säkerställa att åtgärder inom den egna kommunen går hand i hand med kringliggande/regionen. Olyckligt om exempelvis Huddinge inför miljözon och närliggande kommun inför en annan reglering.

Anpassat regelverk

- Det finns ingen möjlighet att följa regelverket idag en anpassning till rådande förutsättningar behövs så att transportörer/chaufförer kan utföra sina uppgifter utan att bryta mot lagar och regler. De bryter mot regler dagligen exempelvis - dubbelparkerar, låter bilen stå låst, osv.

Krav och förutsättningar vid upphandling, uppföljning

- När kommuner upphandlar transporter - sätt gärna höga krav avseende exempelvis miljö, men säkerställ att dessa följs upp och att krav inte utesluter på ett felaktigt/oönskat sätt. Exempelvis krav på lastcyklar vid upphandling - se till att dessa inte utesluts pga. felställda/fel formulerat krav. Serviceförvaltningen. Stockholms stad har gjort en analys 2017).

9.3 SAMMANFATTNING WORKSHOP

Identifierade problem och brister

Generellt kan man säga att de frågor som diskuterades mest var vikten av att tidigt ta med godstransporter i planeringen, brist på mark och problem med lastzoner. Förutsättningar för logistik och för godstransporter är sällan med i den kommunala planeringsprocessen. När man bygger ligger fokus på handel, verksamheter och kommunal verksamhet. Både Huddinge och kringliggande kommuner växer mycket och det är viktigt att planera för framtiden. Det råder brist på tillgänglig mark för att bygga terminaler eller omlastningsplatser. Och det är brist på konsolideringsytor och uppställningsplatser. Även vad gäller bygglogistik lyftes planering och behovet av mark för masshantering. När det

gäller avfallstransporter är det problem att komma fram till fastigheterna och det faktum att det finns olika system och kärl gör att vi även får flera system för hämtning.

I täta områden är det problem att distribuera gods och distributionen upplevs som störande och ytkrävande. Det är svårt att samordna distributionen och svårt att hinna med alla leveranser. Att sörja för att distributionen, Last mile, skall kunna utföras effektivt i stadsmiljö är viktigt både för utförarna och mottagarna.

När det gäller framkomlighetsproblem/flaskhalsar nämns väg 259 som är väldigt trafikerad och Smista Allé då det ofta står stillastående bilar i vägen. Samt väg 259, bron över Orången har begränsad bärighet (BK2). Tyngsta trafiken måste välja andra och längre vägar

Problem för stora fordon att ta sig fram på trånga ytor i city, men skall de största fordonen in i stan? Det finns inte alltid alternativ. Kommunen har svårt att veta vilka krav som kan ställas vid upphandling av transporter och är samtidigt dåliga på att följa upp krav vilket skapar oro på marknaden.

Lätta lastbilar och White vans, hantverkstransporter, är ett stort problem. Osäkerheter om omfattning och rörelser ger problem. Och det är svårt att planera för det som inte går att dimensionera. Uppställningsplatser för tunga fordon saknas och det upplevs som ett problem med regelverket för lastzoner som bara tillåter 10 minuters angöring.

Identifierade behov och utmaningar

När det gäller vilka behov och utmaningar som identifierats handlar det om att framkomlighet för godstransporter ofta står i konflikt men ambitionen att erbjuda lugna gator. Här kan den allt ökande e-handeln vara en extra utmaning. Samlastning kan vara ett alternativ men det behövs nya affärsmodeller för att det skall hända. Att utnyttja dygnets timmar ex vis genom nattransporter men utmaningen är buller, etc. och att någon måste ta emot. Behov av att lösa byggtransporterna genom samordning och att hitta effektiva lösningar för sophantering.

Godstransporterna behöver komma in i stadsplaneringen i ett tidigt skede. Och förståelse för godstransportörers behov i tätbebyggd stad behöver ökas. Kanske en utmaning att ha en tidig dialog och bjud in aktörer i branschen. Det finns också ett behov av anpassning mellan närliggande kommuner och regioner. Man behöver säkerställa att åtgärder inom den egna kommunen går hand i hand med kringliggande/regionen. Olyckligt om exempelvis Huddinge inför miljözon och närliggande kommun inför en annan reglering. Ensa krav och förutsättningar vid upphandling och följ upp.

9.4 DELTAGARE

Namn	Företag/organisation
Yvonne Adolfsson	PostNord
Urban Andersson	SRV återvinning
Johan Montenius	SRV återvinning
Mikael Norlin	DHL Freight AB
Samuel Strandell	Ågesta Transport
Jeppé Larsen	Move by bike
Joachim Wiberg	Sveriges åkeriföretag
Niclas Wennberg	Treal fastighetsutveckling
Therese Friedman	Fabege/WA-fastigheter
Jacob Enwall	Urban Services
Tommy Ekström	
Henrik Lettsjö	Catena
Susanne Skärlund	SLL TRF
Ludvig Elgström	Trafikverket
Jack Lu	Huddinge kommun
Agneta Persson Hellsten	Huddinge kommun
Karin Henriksson	Huddinge kommun
Eric Sjöblom	Huddinge kommun
Sofia Gregorsson	Huddinge kommun
Maria Svanberg	Huddinge kommun
Lotta Mattsson	Huddinge kommun
Mona Pettersson	WSP Advisory
Daniel Moback	WSP Advisory

VI ÄR WSP

WSP är ett av världens ledande analys- och teknikkonsultföretag. Vi verkar på våra lokala marknader med stöd av global expertis. Som tekniska experter och strategiska rådgivare har vi tillgång till ingenjörer, tekniker, naturvetare, planerare, utredare och miljöspecialister liksom professionella projektörer, konstruktörer och projektledare. Vi erbjuder hållbara lösningar inom Hus & Industri, Transport & Infrastruktur och Miljö & Energi. Med drygt 39 000 medarbetare på 500 kontor i 40 länder medverkar vi till en hållbar samhällsutveckling. I Sverige har vi omkring 4 000 medarbetare. wsp.com

WSP Sverige AB
Box 13033
402 51 Göteborg
Besök: Ullevigatan 19

T: +46 10 7225000
Org nr: 556057-4880
Styrelsens säte: Stockholm
wsp.com

The logo consists of the lowercase letters 'w', 's', and 'p' in a bold, red, sans-serif font. The 'w' and 's' are connected at the top, and the 'p' is positioned to the right of the 's'. The letters are slightly stylized with rounded terminals.