



Godstrafikplan – en del av framkomlighetsstrategin

Uppdrag från budget

Hemställan från trafiknämnden

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. *Godstrafikplan – en del av framkomlighetsstrategin* godkänns enligt bilaga till utlåtandet.
2. *Godstrafikplan – en del av framkomlighetsstrategin*, dnr KS 2018/1302, upphör därmed att gälla.

Föredragande borgarrådet Lars Strömgren

Sammanfattning av ärendet

I budget 2023 fick trafiknämnden i uppdrag att revidera stadens godstrafikplan i samverkan med fastighetsägare. Ambitionen med revideringen var bland annat att öka elektrifieringen av leverans och godstrafiken, samlastning och tysta nattleveranser med målet att alla godstransporter i innerstaden ska vara elektrifierade senast år 2030. Tre planeringsinriktningar har arbetats fram och ska ge riktning för arbetet framöver - *Rätt fordon på rätt plats*, *Elektrifiering som huvudinriktning* och *Staden visar vägen*. För att styra mot planeringsinriktningarna har fem fokusområden identifierats.

Beredning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, servicenämnden, stadsbyggnadsnämnden, Stockholms Stadshus AB, 2030-sekretariatet, City i Samverkan, Fastighetsägarna Stockholm, Naturskyddsföreningen Stockholms län, Region Stockholm, Sjöfartsverket, Stockholms handelskammare, Sveriges Åkeriföretag, Trafikverket och Transportföretagen.

Stockholms Stadshus AB har i sin tur remitterat vidare till dotterbolagen Micasa Fastigheter i Stockholm AB, Skolfastigheter i Stockholm AB (SISAB), Stockholm Business Region AB och Stockholms Hamn AB.

Därutöver har remissvar inkommit från Svensk Handel och Fastighetsägarforum Stockholms City.

2030-sekretariatet, Naturskyddsföreningen Stockholms län, Stockholms handelskammare och Transportföretagen har inte inkommit med svar.

Stadsledningskontoret anser att godstrafikplanen är helt i linje med stadens budget och pekar ut riktningen för enskilda uppdrag vilka knyter an till stadens mål om att Stockholms innerstad ska vara utsläppsfri till 2030 och hela staden klimatpositiv till 2030, samt fossilfri till 2040. Stadsledningskontoret anser att de berörda nämnderna och bolagen aktivt behöver arbeta med aktiviteterna och arbeta in dem i verksamhetsplaneringen, för att Stockholm ska bli en stad där godstrafikens förutsättningar underlättas.

Exploateringsnämnden anser att det har funnits ett behov av revidering av nuvarande godstrafikplan och att det är positivt att planen revideras. Man poängterar vikten av att planera för gods i god tid i stadsbyggnadsprocessen och att föreslagna lösningar följer med även i genomförande och förvaltning samt att det är en gemensam fråga för alla stadens förvaltningar, bolag och samarbetspartners.

Fastighetsnämnden är positivt inställda till den reviderade godstrafikplanen. Planen ger en tydlig beskrivning av hur godssystemet fungerar idag i staden och vilka möjligheter och utmaningar det står inför.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden välkomnar den reviderade godstrafikplanen. Man bedömer att föreslagna inriktningar, fokusområden och exempel på aktiviteter är tydliga och väl prioriterade. Man föreslår samtidigt att kapitlen under fokusområdena Yteffektiva godslösningar, Elektrifiering och fossilfria drivmedel och Reglering och styrmedel behöver utvecklas.

Servicenämnden ställer sig frågande till vem planen riktar sig till då den inte är konkret nog att styra mot och för omfattande för att kommunicera med. Föreslagna aktiviteter kopplade till fokusområdena har ingen utpekad ansvarig och/eller tidsram, vilket riskerar att de prioriteras bort bland stadens övriga styrsignaler.

Stockholm Stadshus AB är positiv till den föreslagna reviderade godstrafikplanen och noterar att flera av koncernens bolag har haft en aktiv roll i framtagandet av den reviderade godstrafikplanen och att planen är väl förankrad i flera bolag.

City i Samverkan delar uppfattningen om att det är betydelsefullt att förbättra vistelsekvaliteten i stadsmiljön, men att man samtidigt behöver optimera godsflödena i city genom bättre funktionsplanering, samt ge bättre information vid ändrad reglering och beakta varsamhet vid borttagning av lastplatser.

Fastighetsägarna Stockholm anser att godstrafikplanen behöver kunna användas som utgångspunkt för fastighetsägares långsiktiga affärer och det är då viktigt att planen är långsiktig och står sig över tid, kopplar ihop med andra dokument som berör godstrafik.

Region Stockholm ställer sig positiv till Stockholms stads arbete med den reviderade godstrafikplanen. Planen är väl genomarbetad och lyfter relevanta områden som ligger väl i linje med regionala och storregionala prioriteringar.

Sjöfartsverket ser positivt på förslaget till reviderad godstrafikplan. Myndigheten har dock synpunkter på kapitlen *Godstrafiken i Stockholm* samt *Fokusområden*.

Sveriges Åkeriföretag ser positivt på den reviderade godstrafikplanen som har ett innehåll med goda ambitioner. Den lämnar dock lite att önska gällande relevans till verkligheten och transporteffektivitet.

Trafikverket ser positivt på stadens ambition att på ett strategiskt och systemövergripande sätt styra godstransporter till och från kommunen till att bli mer hållbara, utan att tappa i tillgänglighet, vilket är i linje med de nationella transportpolitiska målen. Trafikverket ser likt staden att utvecklingen för godstrafikförsörjning är ett delat ansvar och Trafikverket ser fram mot att samarbeta kring aktiviteter framöver.

Fastighetägarforum Stockholms City ser positivt på att Stockholms stad aktivt arbetar med en reviderad godstrafikplan och anser, liksom staden, att godstrafiken behöver utvecklas, effektiviseras och vara välfungerande.

Svensk Handel anser att handeln berörs väldigt översiktligt i godstrafikplanen. Betoningen ligger på e-handel vilken förs fram som den stora försäljningskanalen. Även om e-handeln har haft en stor tillväxt står den idag för ca 14 procent av all handel som utförs i Sverige.

Föredragande borgarrådets synpunkter

Stadens mål anger att Stockholms innerstad ska vara utsläppsfri till 2030 och hela staden klimatpositiv till 2030 samt fossilfri till 2040. Godstrafikplanen är en av många pusselbitar för att nå en klimatpositiv stad och en utsläppsfri innerstad och planen tar avstamp i tre planeringsinriktningar som tillsammans ska ge riktning för arbetet framöver: *Rätt fordon på rätt plats* - Framtidens godslösningar ska utgöras av en smart kombination av olika trafikslag beroende på platsens förutsättningar och typ av flöde, *Elektrifiering som huvudinriktning* - staden ska verka för en ändamålsenlig laddinfrastruktur och främja övergången till elektrifierade transporter genom medveten upphandling och regleringar samt att *Staden ska visa vägen* – styra mot en hållbar utveckling och använda tillgängliga styrmedel för att skynda på utvecklingen.

Planen ingår i det strategiska ramverket för stadens transportsystem och följer framkomlighetsstrategins intentioner. Den ämnar bidra till ett mer pålitligt transportsystem och attraktivare offentliga rum för alla. Utöver att skapa förutsättningar med utbyggd laddinfrastruktur och facilitera omställningen genom samverkan med externa aktörer har staden ett antal konkreta verktyg för att styra mot elektrifierade godstransporter. Det handlar framförallt om miljözoner, kravställning i

upphandlingar och att öka incitamenten för att köpa elfordon genom regellättnader som att underlätta för transporter off peak.

Den reviderade godstrafikplanen tar höjd för nya lösningar och bygger på erfarenheter från den tidigare godstrafikplanen. Staden kan spela en viktig roll i utvecklingen av nya och hållbara lösningar genom att i samarbete med näringslivet använda staden som testbädd.

Bilaga

Godstrafikplan. En del av framkomlighetsstrategin, dnr KS 2024/978-1.1

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation av borgarråden Christofer Fjellner och Dennis Wedin (båda M) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att delvis bifalla förslag till reviderad godstrafikplan
2. Att därutöver anföra

Det råder ingen tvekan om att framtidens godstrafik ska vara utsläppsfri varpå snabbare utbyggnad av laddinfrastrukturen, högre laddkapacitet vid omlastningsplatser och möjlighet till tysta nattleveranser (i de branscher där det är möjligt) är viktiga steg i rätt riktning. Det minskar inte bara utsläppen från trafiken utan möjliggör på sikt ett mer levande stadsliv.

Precis som miljöförvaltningen noterar vi att befintliga fossilfria drivmedel inte nämns och att godstrafikplanen skulle stärkas genom att ta med befintliga fossilfria alternativ. Annars riskerar omställningen bli mycket kostsam för inte minst små och medelstora företag som saknar ekonomiska muskler att snabbt lösa godstransporter på el. Godstrafikplanen behöver också tydligare anknytning till de mål den är satt att uppfylla om det ska vara ett användbart verktyg.

Staden har i faktiska termer en relativt liten inverkan på utvecklingen av Stockholms transportsystem. Det är företag som tack vare investeringar, innovation, ny teknik och samverkan möjliggör omställningen av transportsektorn. Saknas tillgängliga fordon på marknaden, eller pengar hos företagen att köpa dessa, blir omställningen inte av. Trots att detta borde vara självklarheter visar lärdomarna från införandet av miljözon klass 3 att näringslivet i praktiken satts i baksätet när staden planerar för utsläppsfria godstransporter och trafik. Resultatet riskerar bli ytterligare belastningar på företagare som redan går på knäna, snarare än en tydlig riktning och vision framåt. Det är inte en ansvarsfull väg framåt för minskade utsläpp eller ökad tillväxt. Dialogen och samarbetet med näringslivet måste förbättras.

Avslutningsvis ska en stor del av godstransporterna som passerar innerstaden inte leverera varor till Stockholms innerstad. I stället för att köra igenom innerstaden och åsamka utsläpp, trängsel och buller borde de ha bättre möjligheter att köra runt innerstan. Moderaterna vill därför understryka behovet av att färdigställa Stockholms ringled med Östlig förbindelse för att möjliggöra smidigare godstransporter i hela Region Stockholm.

Reservation av borgarrådet Jan Jönsson (L) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att godstrafikplanen revideras med en tydlig handlingsplan med delmål och tidsramar för genomförandet av elektrifiering och andra åtgärder.
2. Att planen innehåller en detaljerad strategi för att öka vattenvägstransporter och samordning med järnväg.
3. Att godstrafikplanen innehåller en plan för incitament för andra fossilfria drivmedel parallellt med elektrifiering
4. Att en klimatkalkyl tas fram för att kunna mäta effekten av godstrafikplanens åtgärder och följa upp framstegen mot klimatmålen.
5. Att därutöver anföra

Liberalerna välkomnar den reviderade godstrafikplanen. Ett starkt fokus på elektrifiering anser vi är centralt för en utsläppsfri innerstad till 2030 och en fossilfri stad till 2040. Vi ställer oss bakom satsningen på ökad laddinfrastruktur och tydlig styrning genom upphandlingar och regleringar. Möjligheten att utnyttja eldrivna fordon för tysta off peak-transporter är en särskilt god lösning för att minska trängsel och buller, vilket också främjar stadens miljömål.

Innovation, ny teknik och samverkan mellan staden och näringslivet är viktigt för att främja en hållbar omställning, därför är det positivt att detta betonas i det reviderade förslaget. Utöver det är förslagen att flytta godstransporter från väg till vattenvägar och järnväg en god strategi för att minska koldioxidutsläpp och trängsel i stadens infrastruktur.

Dock ser vi en brist i processen kring framtagandet av godstrafikplanen, där Svensk Handel inte har fått möjlighet att yttra sig, trots att deras medlemmar är direkt berörda av de föreslagna åtgärderna. Liberalerna har fått inspel från Svensk Handel om att deras medlemmar upplever betydande svårigheter med leveranser och godsflöden i Stockholm, något som inte adresseras tillräckligt i planen.

Det är ett återkommande problem att Stockholm stad inte tillhandahåller tillräcklig information eller i god tid inför ombyggnationer i den fysiska miljön. Detta påverkar handeln negativt, då verksamheter inte hinner anpassa sina logistiklösningar, vilket riskerar att försvåra både varuförsörjning och kundflöden. För att godstrafikplanen ska vara framgångsrik anser Liberalerna att Stockholm stad måste ha en mer

inkluderande dialog där handelns perspektiv beaktas och bättre rutiner för informationsspridning från staden till berörda aktörer finns med i planen.

Vidare anser vi, trots godstrafikens ambitiösa mål för elektrifiering och fossilfrihet att det saknas detaljerade tidsplaner för hur och när specifika mål ska uppnås. Detta menar vi kommer försvåra uppföljning och ansvarstagande och behöver därmed förtydligas.

Även om vattenvägar lyfts fram som en lösning, finns få konkreta förslag för att öka användningen av sjötransporter, där ser våra partier att ekonomiska incitament eller anpassningar av regelverk skulle underlätta övergången från land till vattentransport.

Liberalerna ser, likt förvaltningen, att biogas, bränsleceller och andra fossilfria drivmedel nämns men inte får lika stor tyngd som elektrifiering. Detta är en brist i godstrafikplanen, eftersom elektrifiering inte kan lösa alla transportbehov här och nu.

Slutligen efterfrågar vi en klimatkalkyl för de föreslagna åtgärder som nämns. Utan en klimatkalkyl är det svårt att avgöra hur väl förslagen bidrar till stadens övergripande miljömål.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar enligt föredragande borgarråds förslag.

Stockholm den 19 mars 2025

Anders Österberg
Kommunstyrelsens ordförande

Reservation av Christofer Fjellner, Jonas Nilsson, Johan Paccamonti och Sophia Granswed Baat (alla M) är likalydande med Moderaternas reservation i borgarrådsberedningen.

Ersätтарыtrande av Nike Örbrink (KD) enligt följande.

1. Att delvis godkänna förslag till beslut,
2. Att justera förslag till godstrafikplan utifrån vad som anförs nedan,
3. Att därutöver anföra följande

Stockholm är i sin roll som landets största stad och huvudstad Sveriges ekonomiska motor, vars blodomlopp utgörs av stadens trafik. Vi välkomnar att stadens godstrafikplan revideras men hade hellre sett ett större fokus på ökad framkomlighet, stärkt förståelse för både näringsliv och medborgare, samt en teknikoptimism med fokus på Stockholms potential som världsledande inom modern logistik. Tyvärr framstår den reviderade planen som ännu ett styrdokument vars primära syfte är att styra näringslivet, snarare än att underlätta för det.

Inom flera sektorer pågår innovativa projekt med drönare och AI; viktiga framstegsområden som kan bidra till minskat tryck på vägnät och gatumiljö när frakt och gods kan förflyttas via luftvägen. Bromma flygplats har en enorm potential att på sikt bli en av Europas modernaste logistikanläggningar i takt med att drönarleveranser blir vanligare. Tyvärr tycks majoriteten hellre fokusera på fler skärpningar av kostnadsdrivande och innovationshämmande upphandlingskrav och miljöregleringar. Det är uppenbart att socialdemokraterna tappat kontrollen över sina majoritetspartners när styrdokument inom varje förvaltning systematiskt utformas som miljöprogram på bekostnad av ändamålsenlighet.

Ärendet

I budget 2023 fick trafiknämnden i uppdrag att revidera stadens godstrafikplan i samverkan med fastighetsägare. Ambitionen med revideringen var bland annat att öka elektrifieringen av leverans och godstrafiken, samlastning och tysta nattleveranser med målet att alla godstransporter i innerstaden ska vara elektrifierade senast år 2030.

Godstrafikplanens syfte är att bidra till en grundläggande förståelse för behovet av godstransporter i staden samt peka ut områden inom vilka staden och näringslivet bör fokusera sitt arbete. Utsläppsfria transporter och en attraktiv stadsmiljö ska utgöra grunden i stadens arbete med utvecklingen av godstrafiken. Godstrafikplanen ingår i stadens strategiska ramverk för utvecklingen av transportsystemet enligt översiktsplanens och framkomlighetsstrategins intentioner.

Tre planeringsinriktningar har arbetats fram och ska ge riktning för arbetet framöver - *Rätt fordon på rätt plats, Elektrifiering som huvudinriktning* och *Staden visar vägen*.

För att styra mot planeringsinriktningarna har fem fokusområden identifierats:

- Strategisk markanvändning
- Yteffektiva godslösningar
- Gods på vatten och järnväg
- Elektrifiering och fossilfria drivmedel
- Reglering och styrmedel

Till varje fokusområde har exempel på aktiviteter identifierats.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 29 augusti 2024 följande.

1. Trafiknämnden beslutar att i huvudsak anta trafikkontorets förslag till beslut.
2. Trafiknämnden godkänner för egen del reviderad godstrafikplan för Stockholms stad och överlämnar till kommunfullmäktige att godkänna nämndens beslut.
3. Trafiknämnden besluta att ge trafikkontoret i uppdrag att ta fram en åtgärdsplan utifrån godstrafikplanen för det som Stockholm stad har helt eller delvis rådighet att genomföra. Arbetet ska ske i samråd med berörda bolag och nämnder.
4. Trafiknämnden beslutar att ge trafikkontoret i uppdrag att årligen återkomma med uppdateringar kring hur det går med genomförandet av åtgärder i godstrafikplanen.
5. Trafiknämnden beslutar att ge trafikkontoret i uppdrag att under 2027 genomföra en mer omfattande uppföljning för att säkerställa att staden är på rätt väg för att nå målen till 2030 eller om det finns behov av att uppdatera planen.

6. Trafiknämnden beslutar att därutöver anför följande:

Trafikkontoret fick i budgetuppdrag att ta fram en reviderad godsstrategi i samverkan med fastighetsägare för att bland annat öka elektrifieringen av leverans- och godstrafiken, samlastning och tysta nattleveranser. I budgeten står det även att trafiknämnden ska fortsatt verka för att öka elektrifieringen av leverans- och godstrafiken, samlastning och hållbara last mile-leveranser samt de tysta nattleveranserna med målsättningen att alla godstransporter och all busstrafik i innerstaden ska vara elektrifierad senast år 2030. Varor ska i högre grad komma till regionen med båt och järnväg. Platsens förutsättningar ska styra leveranssätt och fordonsslag.

I denna godstrafikplan fångas alla dessa aspekter upp. Samtidigt har det i planen blivit tydligt att vissa åtgärder kräver fortsatt utredningsarbete för att komma vidare. Det gäller exempelvis samsyn inom stadens förvaltningar kring kravställning inom upphandlingar och avtal, hur de renodlade verksamhetsområdena ska utvecklas, var verksamheter som kräver transport av farligt gods förläggs och synen på utvecklingen av stadens kajer. Detta behöver fortsatt konkretiseras och åtgärder för att skapa en ökad samsyn behöver genomföras. Därför ger majoriteten kontoret i uppdrag att ta fram en handlingsplan för att förtydliga arbetet inom stadens egen verksamhet. I åtgärdsplanen ska det framgå vilken eller vilka nämnder eller bolag som utifrån reglemente, uppdrag och kompetens skulle vara mest lämpad att ansvara för genomförandet av aktiviteter.

Majoriteten av stadens strategiska planer siktar nu mot 2030, då många av stadens större mål ska vara uppfyllda. Därför vill vi att denna plan ses över under 2027 för att säkerställa att målen till 2030 kan bli uppnådda. Inom uppföljningen är det viktigt att kontoret ser över om planen bidrar till stadens miljömål, inklusive det nya miljömålet om att minska de konsumtionsbaserade utsläppen med hälften till 2030. Godstrafikens lokalisering och behov av omlastning är också viktiga parametrar att ta med i arbetet inför nästa översiktsplan.

Reservation av Dennis Wedin m.fl. (M), Anders Lindman (SD), Sara Svanström (L) och Markus Berensson m.fl. (C) som föreslår att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

Ersättaryttrande av Destiny Zandy Lindgren (KD), se Reservationer m.m.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 8 maj 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Planen ingår i det strategiska ramverket för stadens transportsystem och följer framkomlighetsstrategins intentioner. Den ämnar bidra till ett mer pålitligt transportsystem och attraktivare offentliga rum för alla. Planen är en av många pusselbitar för att nå en klimatpositiv stad och en utsläppsfri innerstad. Utöver att skapa förutsättningar med utbyggd laddinfrastruktur och facilitera omställningen

genom samverkan med externa aktörer har staden ett antal konkreta verktyg för att styra mot elektrifierade godstransporter. Det handlar framförallt om miljözon, kravställning i upphandlingar och att öka incitamenten för att köpa elfordon genom regellättnader som att underlätta för transporter off peak. Beslut om att införa miljözon klass 3 i ett område i city har fattats av fullmäktige. Utvidgning av miljözon klass 3 hanteras i separat process enligt uppdrag till trafiknämnden i budget för 2024.

Utformandet av styrmedel behöver också vägas mot möjligheten för branschen att ställa om inom en rimlig och ekonomiskt försvarbar tidshorisont. En prognos från Energiforsk från 2022 visar att upp till 54 procent av de lätta och 22 procent av de tunga lastbilarna kan vara elektrifierade i Stockholm år 2030. Prognoser är dock osäkra och sedan 2022 har både nationella styrmedel och konjunkturen skiftat vilket kan medföra en långsammare omställning. Stadens styrning och påverkansarbete blir då än viktigare. En lastbil som används i distributionstrafik har ofta en avskrivningstid på sju år vilket innebär att regleringar som utesluter vissa fordon bör aviseras tidigt. Näringslivets önskemål är tydliga - stadens styrning behöver vara långsiktig, samstämmig över förvaltnings- och bolagsgränser samt att regelefterlevnad säkerställs för att garantera en rättvis konkurrens.

Start- och målpunkter för gods återfinns i hela staden och godstransporter behöver komma fram för att staden ska leva. Samtidigt behöver fordonen vara anpassade till den lokala stadsmiljön. Staden kan spela en viktig roll i utvecklingen av nya och hållbara lösningar genom att i samarbete med näringslivet använda staden som testbädd.

Flera av godstrafikplanens aktiviteter syftar direkt till att förbättra trafiksäkerheten vilket bidrar till en bättre situation för oskyddade trafikanter och i synnerhet barn. Trafiksäkerhets- och trygghetshöjande åtgärder är också särskilt positiva ur ett jämställdhetsperspektiv, men gynnar generellt alla grupper.

Kostnaden för genomförandet av godstrafikplanen ligger framförallt i personalkostnader och konsultutredningar. Utöver den interna budgeten får flera pågående projekt extern finansiering från såväl EU som nationella finansiärer. Aktiviteterna som listas under planens fokusområden är endast exempel vilket betyder att genomförandet kan anpassas efter gällande budgetramar och nya behov.

Stadens infrastruktur behöver nyttjas så effektivt som möjligt, dygnet runt. Framtidens godslösningar ska utgöras av en smart kombination av olika trafikslag beroende på geografiskt läge, platsens förutsättningar och typ av flöde, för att uppnå en hög grad av transporteffektivitet på stadens och människornas villkor.

Godstrafikplanen ska vara plattformen för stadens ansträngningar att ställa om godstrafiken till hållbara och utsläppsfria transporter på den attraktiva stadens villkor. Planen ska underlätta omställningen för aktörerna genom att peka ut en tydlig riktning och därmed ge planeringssäkerhet. För att lyckas är det väsentligt att berörda förvaltningar och bolag aktivt integrerar planeringsinriktningarna och fokusområdena i sitt löpande arbete.

Godstransporter präglas i hög grad av externa faktorer och en snabb teknikutveckling. Därför kommer behovet av åtgärder och planens innehåll att utvärderas löpande. Stadens förvaltningsövergripande godsnätverk samordnar och följer upp arbetet.

Med planen vill staden uppmuntra till nya samarbeten mellan näringsliv och offentliga aktörer. Genom att använda staden som testbädd för nya lösningar kan utvecklingen bedrivas tillsammans. Genom att aktivt engagera sig i implementeringen av denna plan kan Stockholms stad också positionera sig som en föregångare för andra städer.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår trafikkontoret att nämnden beslutar att anta den reviderade godstrafikplanen och hemställer till kommunfullmäktige att godkänna nämndens beslut.

Remissammanställning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, servicenämnden, stadsbyggnadsnämnden, Stockholms Stadshus AB, 2030-sekretariatet, City i Samverkan, Fastighetsägarna Stockholm, Naturskyddsföreningen Stockholms län, Region Stockholm, Sjöfartsverket, Stockholms handelskammare, Sveriges Åkeriföretag, Trafikverket och Transportföretagen.

Stockholms Stadshus AB har i sin tur remitterat vidare till dotterbolagen Micasa Fastigheter i Stockholm AB, Skolfastigheter i Stockholm AB (SISAB), Stockholm Business Region AB och Stockholms Hamn AB,).

Därutöver har remissvar inkommit från Fastighetsägarforum Stockholm City och Svensk Handel.

2030-sekretariatet, Naturskyddsföreningen Stockholms län, Stockholms Handelskammare och Transportföretagen har inte inkommit med svar.

Innehållsförteckning

| | |
|-------------------------------------|----|
| Stadsledningskontoret..... | 12 |
| Exploateringsnämnden..... | 13 |
| Fastighetsnämnden..... | 14 |
| Miljö- och hälsoskyddsnämnden | 14 |
| Servicenämnden | 16 |
| Stockholms Stadshus AB..... | 16 |
| City i Samverkan | 18 |
| Fastighetsägarna Stockholm..... | 18 |
| Region Stockholm | 19 |

| | |
|--|----|
| Sjöfartsverket | 19 |
| Sveriges Åkeriföretag | 21 |
| Trafikverket..... | 22 |
| Fastighetsägarforum Stockholm City | 23 |
| Svensk Handel | 24 |
| Reservationer m.m..... | 25 |

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 24 februari 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Av kommunfullmäktiges budget för 2025 framgår det att en reviderad godsstrategi ska tas fram i samverkan med fastighetsägare för att bland annat öka elektrifieringen av leverans- och godstrafiken, samlastning och tysta nattleveranser. Vidare står det att trafiknämnden fortsatt ska verka för att öka elektrifieringen av leverans- och godstrafiken, samlastning och hållbara ”last mile”-leveranser samt de tysta nattleveranserna med målsättningen att alla godstransporter ska vara utsläppsfri senast 2030. Trafiknämnden ska verka för att varor i högre grad ska komma till regionen med båt och järnväg. Platsens förutsättningar ska styra leveranssätt och fordonsslag. Åtgärder från godstrafikplanen ska genomföras för att möjliggöra en ökad effektivisering och minskad miljöpåverkan av transporter. Trafiknämnden ska också tillsammans med Stockholms Hamn AB arbeta för att öka överflytten av gods från väg till vatten.

Stadsledningskontoret kan därmed konstatera att trafiknämndens arbete med att ta fram godstrafikplanen är helt i linje med stadens budget och pekar ut riktningen för enskilda uppdrag. Planeringsinriktningarna knyter tydligt an till stadens mål om att Stockholms innerstad ska vara utsläppsfri till 2030 och hela staden klimatpositiv till 2030, samt fossilfri till 2040.

I *Möjligheterna Stockholm – vision 2040* nämns att framkomligheten för näringslivets transporter prioriteras framför biltrafiken och det finns flexibla lösningar för godsleveranser hela dygnet samt att en effektiv citylogistik och samordnade transporter skapar mindre godstrafik i Stockholm år 2040. Godstrafikplanens planeringsinriktningar och fokusområden lägger en stabil grund för att den visionen ska kunna uppnås.

Stadsledningskontoret bedömer att godstrafikplanen uppnår sitt syfte med att bidra till en grundläggande förståelse för behovet av godstransporter i staden. Genom att peka ut prioriterade fokusområden med tillhörande aktiviteter så menar stadsledningskontoret att arbetet förtydligas.

Stadsledningskontoret anser att de berörda nämnderna och bolagen aktivt behöver arbeta med aktiviteterna och arbeta in dem i verksamhetsplaneringen, för att Stockholm ska bli en stad där godstrafikens förutsättningar underlättas och utvecklingen mot utsläppsfria transporter och en attraktiv stadsmiljö stöds. Stadsledningskontoret bedömer att samarbete med näringsliv och offentliga aktörer i kombination tester och pilotprojekt blir avgörande för att staden ska kunna uppnå gott resultat.

Stadsledningskontoret utgår ifrån att nämnden rymmer finansieringen av planens genomförande inom befintlig budget.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar att *Godstrafikplan – en del av framkomlighetsstrategin* godkänns enligt bilaga 1 till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande. *Godstrafikplan – en del av framkomlighetsstrategin* (dnr KS 2018/1302) upphör därmed att gälla.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 20 februari 2025 följande.

1. Exploateringsnämnden beslutar att överlämna exploateringskontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Exploateringsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Ersätтарыtrande av Aron Modig (KD), se Reservationer m.m.

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande daterat den 15 januari 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Exploateringskontoret anser att det har funnits ett behov av revidering av nuvarande godstrafikplan och kontoret är positivt till förslaget till revidering. Kontoret vill poängtera vikten av att planera för gods i god tid i stadsbyggnadsprocessen och att föreslagna lösningar följer med även i genomförande och förvaltning samt att det är en gemensam fråga för alla stadens förvaltningar, bolag och samarbetspartners.

Exploateringsnämndens verksamhet berörs på något sätt av alla fem fokusområdena och dess tillhörande aktiviteter och kontoret kommer aktivt att bidra i arbetet med att ta fram tillhörande åtgärdsplan.

För kontoret är masshantering och effektivisering av denna av stor betydelse och arbetet med att omklassa vägar, gator och broars bärighet skulle bidra till färre antal lastbilar i trafiken, mindre miljöpåverkan och bättre ekonomi i projekten. Med geofencing, det vill säga att staden skapar en virtuell gräns som aktiverar en specifik åtgärd när ett fordon passerar, öppnas nya möjligheter att ge dispenser och kontrollera efterlevnaden. Kontoret har deltagit i projekt HCT-City (High Capacity Transport) med 5-axliga lastbilar istället för 3-axliga som tar 40 procent mer last med samma

axeltryck och projektet har fallit väl ut. Kontoret anser därför att det vore av stor vikt att fortsätta arbetet med att omklassa stadens vägar, gator och broar.

Kontoret anser även att det är viktigt med ett fortsatt samarbete kring framtagande och revidering av aktiviteter då fler aktiviteter kan tillkomma under planens genomförandetid.

Fastighetsnämnden

Fastighetsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 18 februari 2025 följande.

1. Fastighetsnämnden godkänner fastighetskontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Fastighetsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Ersättaryttrande av Lovisa Hedin (KD), se Reservationer m.m.

Fastighetskontorets tjänsteutlåtande daterat den 31 december 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Fastighetskontoret är positivt inställt till den reviderade godstrafikplanen. Planen ger en tydlig beskrivning av hur godssystemet fungerar idag i staden och vilka möjligheter och utmaningar det står inför. De trender som lyfts upp tas om hand i de planeringsinriktningar och fokusområden som föreslås. Inriktningarna och fokusområdena ger staden en bra plan att arbeta vidare utifrån.

För kontoret som fastighetsägare finns några punkter som är extra intressanta. I godstrafikplanens analys av trender beskrivs en annan syn och värdering på gaturummet som innebär ett större fokus på ett levande gaturum för människor. Uppnås detta, samtidigt som man klarar transporter till verksamheterna på sådant sätt att de inte stör detta levande gaturum, innebär det enligt planen ökad trivsel, mer besökare och därmed även högre fastighetsvärden. Detta är i sig inget nytt, men kopplar ihop godstrafikplanen med fastighetsförvaltning.

I kontorets fastighetsbestånd är ytor och lösningar för logistik viktiga att ta hand om, än mer för de byggnader som är lokaliserade centralt där tillgänglig markyta är mindre. Kontoret har även ett uppdrag utifrån stadens miljöprogram att bygga fler laddplatser för elfordon, något som skulle kunna samnyttjas med godsfordon till exempel under natten.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 10 december 2024 följande.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner miljöförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation av Elin Hjelmestam (L) och Torbjörn Erbe m.fl. (alla M) , se Reservationer m.m.

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 12 november 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen välkomnar den reviderade godstrafikplanen. Förvaltningen bedömer att föreslagna inriktningar, fokusområden och exempel på aktiviteter är tydliga och väl prioriterade.

Förvaltningen föreslår samtidigt att kapitlen under fokusområdena *Yteffektiva godslösningar, Elektrifiering och fossilfria drivmedel* och *Reglering och styrmedel* utvecklas enligt nedan.

Yteffektiva godslösningar

Staden har idag en 12 metersgräns för lastbilar över 3,5 ton. Längdkravet bidrar till fler små lastfordon istället för färre stora lastfordon. Längre lastfordon även kallade *High Capacity Transport (HCT)* minskar fordonsrörelser med 50 % utan att minska transportkapaciteten.

HCT fordon är särskilt effektiva för transporter av massor (ex. grus, sten, jord) som utgör nästan hälften av alla lastbilstransporter i Stockholm. Staden har testat HCT fordon i flera olika konfigurationer med goda resultat. För att HCT fordon ska kunna användas i större utsträckning krävs en regeländring i lokala trafikföreskrifterna. Förvaltningen anser att trafikkontoret bör föreslå trafiknämnden att ändra de lokala trafikföreskrifterna så att upp till 15 meter långa lastfordon tillåts trafikera specifika sträckor i det primära vägnätet.

Elektrifiering och fossilfria drivmedel

Förvaltningen noterar att godstrafikplanen inte innehåller förslag kring nyttjande av fossilfria drivmedel i någon större utsträckning. Befintliga fossilfria drivmedlen såsom HVO, RME/biodiesel, nämns inte. De fossilfria drivmedlen kommer att vara ett viktigt komplement för fortsatt omställning till emissionsfrihet i staden. Fokus på elektrifiering är bra men planen kan stärkas genom att ta med befintliga fossilfria alternativ för att beakta näringslivets omställning till en fossilfri fordonsflotta.

Reglering och styrmedel

Förvaltningen föreslår vidare en mindre justering av föreslagna aktivitet: *Påverka aktivt lagstiftare i syfte att öka incitament för eldrivna fordon.*

Förslag till justerad aktivitet: *Påverka aktivt lagstiftare i syfte att öka incitament för fossilfria och emissionsfria fordon.*

I Godstrafikplanen finns även ett exempel på en aktivitet som lyder: *Fortsätta att medverka och bidra till pilot-projekt där fokus ligger på upphandling av entreprenader som drivs med eldrivna maskiner och fordon i stadsbyggnadsprojekt.*

Förvaltningen anser att det är viktigt att gå vidare från pilotprojekt till en bredare implementering där det är möjligt. Det är viktigt att goda och väl beprövade lösningar standardiseras i verksamheten, medhänsyn till de ambitiösa målen i miljöprogrammet 2030.

Serviceämnden

Serviceämnden beslutade vid sitt sammanträde den 26 november 2024 följande.

Serviceämnden beslutar att besvara remissen med serviceförvaltningens tjänsteutlåtande.

Särskilt uttalande av Bo Hansson (S) se Reservationer m.m.

Serviceförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 28 oktober 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen ställer sig frågande till vem planen riktar sig till då den inte är konkret nog att styra mot och för omfattande för att kommunicera med. Föreslagna aktiviteter kopplade till fokusområdena har ingen utpekad ansvarig och/eller tidsram, vilket riskerar att de prioriteras bort bland stadens övriga styrsignaler.

Bland exempel på aktiviteter på sidan 17 återfinns följande aktivitet ”Identifiera målpunkter och avgränsade sträckor i det primära vägnätet där **längre** fordon kan bidra till färre transporter och minskade utsläpp”. Förvaltningen anser att det går emot skrivningen på sidan 20 om att ”**Begränsad fordonslängd**, nattförbud för tung trafik och miljözoner är exempel på regleringar i stadens verktygslåda som har stor effekt på godstrafiken.”

Som avslutning i planen, sidan 21, beskrivs processen framåt. Här saknar förvaltningen en tydligare beskrivning av vad som faktiskt ska göras och av vem för att implementera godstrafikplanen och uppnå önskad effekt.

Serviceförvaltningen ställer sig positiv till både stadens och miljöförvaltningens höga ambitioner för miljöarbete och delar inställningen om att upphandling är en god möjliggörare för att nå målen. Dock krävs en större tydlighet i dessa typer av program och handlingsplaner för att det ska gå att både styra med dem och följa upp. Lagen om offentlig upphandling kräver att man kan styrka det man kravställer på, och många gånger är stadens önskemål motstridiga. Därför efterfrågar serviceförvaltningen att de styrdokument som tas fram inom miljöområdet är än mer konkreta. Som goda exempel på andra program i staden vill förvaltningen lyfta Kvalitetsprogrammet och Säkerhetsprogrammet, som innehåller visioner, men är konkretiserade i tillämpningsanvisningar.

Stockholms Stadshus AB

Stockholms Stadshus AB:s yttrande daterat den 5 februari 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholms Stadshus AB har underremitterat denna remiss till Micasa Fastigheter i Stockholm AB, Stockholm Business Region AB, Skolfastigheter i Stockholm AB (SISAB), Stockholm Vatten och Avfall AB och Stockholms Hamn AB.

Koncernledningen är positiv till den föreslagna reviderade godstrafikplanen. Koncernledningen noterar att flera av koncernens bolag har haft en aktiv roll i framtagandet av den reviderade godstrafikplanen och att planen är väl förankrad i flera bolag.

Koncernledningen noterar att data om trafikflöden som används i planen är från 2016, vilket betyder att de förändringar som skett mellan 2016 och 2024 inte beaktas i godstrafikplanen.

Underremisser

Micasa Fastigheter i Stockholm AB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Micasa Fastigheter är positivt till förslaget om reviderad godstrafikplan. Bolaget bedömer att de inriktningar som föreslås, fokusområden och exempel på aktiviteter är tydliga och väl prioriterade. Micasa Fastigheter välkomnar stadens fokus på elektrifiering.

Skolfastigheter i Stockholm AB:s (SISAB) remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Den förvaltning och byggprojektverksamhet som SISAB bedriver kring skolor och förskolor leder till godstrafik. Bolaget välkomnar den reviderade godstrafikplanen. Bolaget tror att underlaget kan bidra till att staden kan visa på godstrafikens tveckling och skapa rätt förväntningar hos branschens aktörer.

Stockholm Business Region AB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Stockholm Business Region menar att planen är en väl genomarbetad sammanställning av det aktuella läget för godstrafikutvecklingen.

Stockholm Business Region anser att det är angeläget att Årsta Partihallar och dess koppling till terminalerna i Västberga lyfts fram ytterligare.

Bolaget betonar att godstrafikplanen utgör en viktig grund för ett fortsatt arbete med att engagera näringslivet på ett mer samordnat sätt. En aktiv medverkan från näringslivet är enligt Stockholm Business Region avgörande för att uppnå de mål som anges i planen.

Stockholm Vatten och Avfall AB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Stockholm Vatten och Avfall är positivt till att den föreslagna godstrafikplanen inkluderar digitalisering och elektrifiering. Bolaget menar att det är viktigt att Stockholm stad samarbetar med aktörer regionalt och nationellt för att minimera de kostnadsökningar som sannolikt uppstår i samband med exempelvis elektrifieringen.

Bolaget anser att avfallslösningar inom underjordiska garage och lastfarer inte är lämpliga ur säkerhets- och kapacitetssynpunkt.

Stockholms Hamn AB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Stockholms Hamn har varit en aktiv part i arbetet med att ta fram den reviderade godstrafikplanen. Bolagets synpunkter är inarbetade i förslaget.

City i Samverkan

City i Samverkans yttrande daterat den 18 februari 2025 har i huvudsak följande lydelse.

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.

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, samverkan för att optimera godsflöden, samordning i problematiska zoner, samt information vid ändrad reglering och varsamhet vid borttagning av lastplatser.*

För att minska trafikbelastningen och optimera godshanteringen i Stockholm city kan följande övervägas: *informera* om hur man kan optimera godsflödena i City och samlastning som en lösning i city.

För att få till rätt reglering, styrmedel och regelefterlevnad kan följande med fördel tas i beaktande: *tydligare riktlinjer för ökad regelefterlevnad, leverantörer bör felanmäla fler beställningar, nattleveranser, zonkarta som planeringsstöd samt planeringsstöd för gods.*

Fastighetsägarna Stockholm

Fastighetsägarna Stockholms yttrande daterat den 17 februari 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Godstrafikplanen behöver kunna användas som utgångspunkt för fastighetsägares långsiktiga affärer och det är då viktigt att planen är långsiktig och står sig över tid, kopplar ihop med andra dokument som berör godstrafik, samt är tydlig med hur fastighetsägaren ska planera för att kunna bidra till planens förverkligande.

Fastighetsägarna är oroliga över innebörden i den sista planeringsinriktningen att staden visar vägen. Alla vinner på att godsflödet förbättras men det görs bäst genom dialog och samarbete. Fokusområdena skapar också en risk att några områden in synliggörs. Planen har inte så starkt fokus gällande transport av byggmaterial och skulle ha behövts fått ett större utrymme i planen.

Fastighetsägarna välkomnar utvecklandet av en digital godskarta, och behöver tydliggöra skillnaderna i förutsättningar för olika delar av staden, samt behöver vara användbar för dem som ska ta emot och leverera godset, exempelvis när och var gods får levereras vilka särskilda krav som finns osv.

Fastighetsägarna är oroliga för att pressa in mer och mer verksamheter på kvartersmark, och det förutsätter att det finns en tillgänglig lösning för lastning där, det är därför viktigt att utreda hur befintligt lastutrymme ska ersättas.

Fastighetsägarna är positiva att staden vill etablera en omlastningspunkt för Gamla stan och city. När det gäller transporter på vatten behöver en analys göras kring vilken typ av gods som lämpar sig. Det finns en risk att staden kajer fylls av omlastningscentraler.

Fastighetsägarna önskar tydlighet gällande koppling till andra initiativ i staden, särskilt miljözon klass 3 i city, stadsmiljözoner och elektrifieringspakten och man önskar dialog med branschen kring förändringar och styrmedel som påverkar långsiktiga affärsbeslut.

Region Stockholm

Region Stockholms yttrande daterat den 30 januari 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Region Stockholm ställer sig positiv till Stockholms stads arbete med den reviderade godstrafikplanen. Planen är väl genomarbetad och lyfter relevanta områden som ligger väl i linje med regionala och storregionala prioriteringar.

Sjöfartsverket

Sjöfartsverkets yttrande daterat den 18 februari 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Sjöfartsverket ser positivt på förslaget till reviderad godstrafikplan. Myndigheten önskar lämna nedan synpunkter på kapitlen om *Godstrafiken i Stockholm* respektive *Fokusområden*.

Godstrafiken i Stockholm

Godstrafikplanen beskriver kärnfullt stadens och regionens egenskaper vad gäller godstrafik. I egenskap av Sveriges största konsumtionsmarknad är Stockholm beroende av varuimport. I godsflödena in till Stockholm fyller regionens hamnar nyckelroller, där respektive hamn i viss mån har sin egen funktion och specialisering. Även hamnar i angränsande län fyller emellertid en funktion ifråga om försörjningen av Stockholm.

Godstrafikplanens beskrivning av respektive hamns specialisering ifråga om hanterade godstyper är välformulerad och stringent. Samtliga hamnar i

Stockholmsregionen utgör noder i intermodala transportkedjor. Lokalt i Stockholm utgörs dessa transportkedjor av lastbilstrafik. Sjöfartsverket saknar dock en beskrivning av hamnen i Nynäshamn som, i likhet med Kapellskär samt Värtahamnen och Masthamnen/Stadsgården, primärt hanterar roro-trafik. Även om Nynäshamn och Norvik är belägna i närheten av varandra är det frågan om två hamnar.

Sjöfartsverket välkomnar att planen anger att pråmtrafik mellan Norvik och hamnar i Mälardalen har potentialen att flytta över större volymer från väg till vatten och avlasta vägnätet. Här är det dock lämpligt att förtydliga vad som avses med pråmtrafik och om det är frågan om s.k. inlandssjöfart med dess specialregler.

Sjöfartsverket tillstyrker slutligen antagandet om att Stockholms geografiska läge utgör en möjlighet att i större utsträckning använda vattenvägar för lokala och regionala godstransporter. Mycket riktigt sker detta inom ramen för tillfälliga transporter av bergmaterial och bergmassor från byggprojekt såsom Förbifart Stockholm och utbyggnaden av tunnelbanan. Dessa utgör två mycket goda exempel där en avlastning och överflytt från vägnätet har skett. Att fortsatt stimulera sådana transportupplägg bör därför prioriteras. Likaså är det fortsatt viktigt att säkerställa lokala och regionala godstransporter i skärgården kan fortgå.

Fokusområden

Fokusområdena för att styra mot planens planeringsinriktningar är rimliga och välavvägda. Sjöfartsverket har medskickat kring två av dessa.

Ifråga om *Strategisk markanvändning* är det viktigt att beakta behovet av kajytor i den hårdnande konkurrensen om markanvändningen i Stockholm. Precis som det framgår behövs en samsyn av rörande utvecklingen av stadens kajer. Sjöfartsverket uppmanar därför till viss försiktighet och restriktivitet gällande att peka ut stadsutveckling- och bebyggelseområden vid kajer i vattennära områden. Alltför frikostiga utpekanden kommer resultera i en reducerad kajkapacitet i regionen, vilket kan ha effekt på förutsättningarna för lokala och regionala godstransporter på vatten. Vattennära områden som pekas ut för stadsutveckling eller annan exploatering bör utredas ordentligt vad gäller konsekvenser för sjöfartens behov. Samtidigt är det mycket positivt att planen anger att Stockholms stad ska verka för att stadsplanering i vattennära områden tar hänsyn till potentiell vattentransport.

Ifråga om *Gods på vatten och järnväg* delar Sjöfartsverket planens syn att Stockholm har goda förutsättningar för en ökad användning av vattenvägarna. En sådan överflyttning har flera fördelar, vilka beskrivs i planen. Ett sådant arbete och ambition ligger väl i linje med regeringens nationella godstransportstrategi.

Godstrafikplanen lyfter flera konstruktiva och konkreta exempel på aktiviteter för att lokalt uppnå en överflytt. Här kan Stockholms stad verkligen göra praktisk skillnad, som till exempel att i upphandlingar och projekteringar kravställa att sjötransporter ska utredas som alternativ eller att peka ut noder för omlastning av gods för det mindre tonnaget. Sjöfartsverket tillstyrker samtliga exempel på aktiviteter.

Precis som godstrafikplanen anger är det viktigt att fånga och sprida goda exempel där en överflyttning har skett för lokala och regionala godstransporter. Likaså kan relevanta regelverk behöva anpassas för att stimulera en överflyttning. Mot bakgrund av detta bör dialog även ske med Transportstyrelsen då det är denna myndighet som har det primära ansvaret för regelverk inom sjöfarten. Dialog kan lämpligen också se med Trafikverkets nationella samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart.

Sveriges Åkeriföretag

Sveriges Åkeriföretags yttrande daterat den 18 februari 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Sveriges Åkeriföretag ser positivt på Stockholms Stad reviderade Godstrafik-plan. Godstrafik-planen har ett innehåll med goda ambitioner. Den lämnar lite att önska gällande relevans till verkligheten och transporteffektivitet. Åkerinäringen är en samhällsviktig/kritisk funktion för en levande stad med leveranser till Apotek, sjukhus, mataffärer, restauranger, byggarbetsplatser, skolor, avfallstransporter från hushåll mm.. Allt detta görs med en lastbil.

HCT- city fordon i Stockholms City. När det gäller att transportera bort stora chaktmassor i infrastrukturprojekt eller leverans av varor bör man titta på möjligheten till att tillåta bärighetsklass 1 och öka fordonsländan till 15 meter. på vägarna i tockholm city då skull man kunna köra med HCT-lastbilar som har 4 – 6 axlar som inte ökar slitaget på vägbanan och som får med sig nästa dubbel så mycket vikt och på så sätt minska lastbilstrafiken upp till 50 % i den här sektorn. Stockholm Stad har höga klimatmål för staden detta är ett bra sätt att uppnå 2 (7) transporteffektivitet med mindre utsläpp och färre lastbilar. (idag är det 12 meters regeln och bärighetsklass 2 som gäller i Stockholms Stad, därför så kör man idag med 2 eller 3 axlade bilar som har en begränsning på lastvikt).

Sveriges Åkeriföretag tycker att det är viktig i omställningen att använda alla biobränslen som finns tillgängliga på marknaden idag tex. LBG,LNG,CBG,CNG, HVO100, RME och så klart EL för att övertid fasa in El och vätgas. Detta kan göras i trappsteg över år. På detta sätt hinner marknaden ställa om, utbyggnaden och tillgången till EL öka och komma mer i fas med efterfrågan.

Sveriges Åkeriföretag ser positivt på ett införande av miljözon 3 förutsatt att;

1. Det finns en konkret plan på uppföljning av regelefterlevnad.
2. Möjliggöra för etablering av gas och el ladd infrastruktur
3. Det ges tillräckligt med tid för transportföretag att ställa om och slussa in ny teknik in i de individuella företagen. Vi anser att nuvarande tidsram är för snäv.
4. Det bidrar till en bred samhällsnytta.
5. Det inte öppnar upp för sårbarheter i samhället. Leveranser måste kunna ske även vid eventuell samhällsstörning.

6. Det finns etablerad och tillräcklig infrastruktur för att ladda elfordon och tanka gasfordon inom en rimlig distans.
7. Att det finns långsiktiga planer från politiken.
8. Förutsättningar för leveranser och transporter behöver kunna fungera även vid en samhällsstörning.

Trafikverket

Trafikverkets yttrande daterat den 5 december 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikverket ser mycket positivt på stadens ambition att på ett strategiskt och systemövergripande sätt styra godstransporter till och från kommunen till att bli mer hållbara, utan att tappa i tillgänglighet. Detta är i linje med de transportpolitiska målen. Trafikverket ser likt staden att utvecklingen för godstrafikförsörjning är ett delat ansvar och Trafikverket ser fram mot att samarbeta kring aktiviteter framöver.

I Godstrafikplanen har staden beskrivit trender inom godstransportområdet, Trafikverket instämmer i samtliga aspekter som beskrivs. Trafikverket vill lyfta ytterligare en trend, nämligen robusthetsperspektivet på godstransporter. I takt med en volatil omvärld, allt mer frekventa extremväder till följd av ett förändrat klimat samt en ökande specialisering inom industrin blir robustheten i varuförsörjningen en allt viktigare fråga. Det är också en fråga som näringslivet i allt större utsträckning lyfter som prioriterad. Trafikverket vill särskilt lyfta behovet av att upprätthålla kontinuitet i transportnätet och förutsättningarna för varuförsörjning i störda lägen.

Trafikverket instämmer överlag i Stockholms stads beskrivning av hur godstransportsystemet fungerar i Stockholmsregionen, och särskilt i Stockholms stad. Beskrivningen skulle dock bättre kunna beskriva det storregionala logistiksystemet som de senaste 10 åren utvecklats mot stora logistiketableringar i Örebro, Eskilstuna och Västerås som försörjer hela Sverige, inte minst Stockholm. Dessa stora etableringar möjliggör nyttjande av effektiva internationella transporter till dessa etableringar, ofta via både järnväg och sjöfart. Detta är en förutsättning för hur de företag som centraliserat sin godshantering väljer hur varor ska distribueras till Stockholmsregionen, etableringarna är i stor utsträckning optimerade för kapacitetsstarka vägtransporter för distribution till både Stockholms- och Göteborgsområdet.

Stockholms stad pekar i Godstrafikplanen ut tre planeringsinriktningar och fem fokusområden för att möta utvecklingen inom godstransportsektorn. Planeringsinriktningen av ”rätt fordon på rätt plats”, samt fokusområdena om ”yteffektiva godslösningar” och ”gods på vatten och järnväg”, visar tydligt på stadens ambition att styra mot kapacitetsstarka sjö- och järnvägstransporter och mindre godsfordon för urbana transporter, som är väl anpassade till stadsmiljöer. Trafikverket instämmer i att detta är en önskvärd inriktning. Utifrån vad som beskrivits i stycket ovan kan dock konstateras att det inom vissa branscher finns

strukturella utmaningar som går emot denna utveckling. Andra branscher, till exempel byggbranschen, är beroende av tunga vägtransporter för att nå ut till sina kunder. Olika branscher har med andra ord olika förutsättningar för överflyttning av lokala och regionala transporter samt att välja yteffektiva godslösningar för lokala transporter.

Trafikverket förordar därför att tillämpa en strategisk inriktning som är tydligare med potentialen av effektivisering inom samtliga trafikslag. Stockholms stad nämner att längre fordon kan vara aktuella under vissa förutsättningar. Trafikverket anser att detta är positivt men att det skulle vara fördelaktigt om dessa förutsättningar kunde beskrivas tydligare. Trafikverket erinrar också om behovet av tyngre vägtransporter inom vissa applikationer, och behovet av ökad bärighet i vägnätet, som inte nämns i planen. Särskilt på det regionala vägnätet, även där Stockholms stad är väghållare, finns det en stark efterfrågan av att kunna framföra både längre och tyngre transporter. Trafikverket vill särskilt betona vikten av att upplåta väg 73 Nynäsvägen för BK4 och långa fordonståg 34,5 m, vilket är av både nationell och regional betydelse. Även ur ett beredskapsperspektiv är förutsättningarna för längre och tyngre transporter av betydelse.

Vad gäller gods på vatten och järnväg bidrar Trafikverket gärna i fortsatt arbete, inte minst inom järnvägsområdet där vi besitter särskild kompetens. Vi ser gärna fortsatt samarbete om hur vi gemensamt kan skapa förutsättningar för den här typen av godstransporter samt hur vi gemensamt kan bidra till hållbara affärsmodeller och ökande godsvolymer inom dessa trafikslag. Stockholms stad nämner under denna rubrik också behovet av att värna befintliga spår, Trafikverket vill gärna tillägga betydelsen av att även värna en transport- och verksamhetsinriktad användning av fastigheter i anslutning till spåren.

En annan inriktning och fokusområde är en ökad elektrifiering av stadens godstransporter. Trafikverket instämmer i att detta är en central inriktning för att nå Sveriges klimatmål. Trafikverket bidrar gärna i dialogen om till exempel publik laddinfrastruktur, även om Trafikverkets mandat i frågan är begränsad. Utöver myndigheter och nätägare föreslås att också operatörer av publik laddinfrastruktur för tung trafik bjuds in till kommande dialog.

Fastighetsägarforum Stockholm City

Fastighetsägarforum Stockholms Citys yttrande daterat den 18 februari 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Fastighetsägarforum Stockholms City har tagit del av remiss av Reviderad Godstrafikplan. Vi ser positivt på att Stockholms stad aktivt arbetar med en reviderad godstrafikplan i syfte att bidra till stadens mål för en attraktiv och hållbar stad. Fastighetsägarforum Stockholms City anser, liksom staden, att godstrafiken behöver utvecklas, effektiviseras och vara välfungerande.

Svensk Handel

Svensk Handels yttrande daterat den 13 januari 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Svensk Handel är inte tillställd remissinstans men har valt att svara på denna remiss då handeln är av stor betydelse för Stockholm och transportererna är viktiga för branschen. Handeln är stadens tredje största arbetsgivare med en andel av 11 procent av alla sysselsatta under 2023. En tiondel av all detaljhandel (e-handeln exkluderad) omsätts i Stockholm, diversifieringen av butiker är stor, och utländska varumärken väljer många gånger att etablera sig här först. Partihandeln är en viktig kugge i att förse staden med offentliga måltider likväl som hotell och restauranger. Handeln står med andra ord för serviceutbudet till staden och dess invånare likväl som det är en viktig aktör för attraktivitet, turism och företagsinvesteringar.

I godstrafikplanen berörs handeln väldigt översiktligt. Betoningen ligger på e-handel som förs fram som den stora försäljningskanalen. Även om e-handeln har haft en stor tillväxt står den idag för ca 14 procent av all handel som utförs i Sverige.

I skrivningen görs ingen skillnad på gods, något Svensk Handel menar borde göras. Den föreslagna godstrafikplanen fokuserar mycket på transporter av gods i city men är otydlig rörande hur hanteringen av gods ska utföras i hela kommunen. Gods som transporteras till handeln kommer både med lång- och kortväga transporter beroende på innehåll och vem som är mottagare av godset. Godsets karaktär skiljer sig även åt vilket kräver olika typer av transporter och omlastning.

En tydlig tidslinje saknas för när de olika förslagen planeras att införas? Mycket av resonemanget i skrivelsen bygger på antaganden istället för fakta. Den fakta som finns är till viss del utdaterad då mycket har hänt sedan 2016.

Långväga transporter på lastbil körs näst intill alltid med fossildrivna fordon idag för att sedan lastas om till mindre lätta lastbilar och skåpbilar. De mindre fordonen går på blandade bränslen men Svensk Handel ser positivt på att fler transporter går med fossilofria bränslen. Detta förutsätter dock att Stockholms stad och län ökar antalet snabbaddare med enkla betallösningar. Laddare får gärna finnas både citynära men även på strategiska områden nära de stora trafikstråken vid rastplatser och liknande.

Diskussionerna som förs om styrning av leveranser till off-peak tider behöver nyanseras och lyftas utifrån vilket gods som levereras. Partihandeln uppskattar denna typ av leveranser då de har kunder som kan ta emot och hantera denna godslösning. Dagligvaru- och sällanköpsvaruhandeln kan inte ta emot leveranserna då det är en arbetsmiljöfråga och det inte finns några kollektivavtal som tillåter detta.

Reservationer m.m.

Trafiknämnden

Ersättandeyttrande av Destiny Zandi Lindgren (KD)

Stockholm är i sin roll som landets största stad och huvudstad Sveriges ekonomiska motor, vars blodomlopp utgörs av stadens trafik. Vi välkomnar att stadens godstrafikplan revideras men hade hellre sett ett större fokus på ökad framkomlighet, stärkt förståelse för både näringsliv och medborgare, samt en teknikoptimism med fokus på Stockholms potential som världsledande inom modern logistik. Tyvärr framstår den reviderade planen som ännu ett styrdokument vars primära syfte är att styra näringslivet, snarare än att underlätta för det.

Inom flera sektorer pågår innovativa projekt med drönare och AI; viktiga framstegsområden som kan bidra till minskat tryck på vägnät och gatumiljö när frakt och gods kan förflyttas via luftvägen. Bromma flygplats har en enorm potential att på sikt bli en av Europas modernaste logistikanläggningar i takt med att drönarleveranser blir vanligare. Tyvärr tycks majoriteten hellre fokusera på fler skärpningar av kostnadsdrivande och innovationshämmande upphandlingskrav och miljöregleringar. Det är uppenbart att socialdemokraterna tappat kontrollen över sina majoritetspartners när styrdokument inom varje förvaltning systematiskt utformas som miljöprogram på bekostnad av ändamålsenlighet.

Exploateringsnämnden

Ersättaryttrande av Aron Modig (KD)

Stockholm är i sin roll som landets största stad och huvudstad Sveriges ekonomiska motor, vars blodomlopp utgörs av stadens trafik. Vi välkomnar att stadens godstrafikplan revideras men hade hellre sett ett större fokus på ökad framkomlighet, stärkt förståelse för både näringsliv och medborgare, samt en teknikoptimism med fokus på Stockholms potential som världsledande inom modern logistik. Tyvärr framstår den reviderade planen som ännu ett styrdokument vars primära syfte är att styra näringslivet, snarare än att underlätta för det.

Fastighetsnämnden

Ersättandeyttrande av Lovisa Hedin (KD)

Stockholm är i sin roll som landets största stad och huvudstad Sveriges ekonomiska motor, vars blodomlopp utgörs av stadens trafik. Vi välkomnar att stadens godstrafikplan revideras men hade hellre sett ett större fokus på ökad framkomlighet, stärkt förståelse för både näringsliv och medborgare, samt en teknikoptimism med

fokus på Stockholms potential som världsledande inom modern logistik. Tyvärr framstår den reviderade planen som ännu ett styrdokument vars primära syfte är att styra näringslivet, snarare än att underlätta för det.

Inom flera sektorer pågår innovativa projekt med drönare och AI; viktiga framstegsområden som kan bidra till minskat tryck på vägnät och gatumiljö när frakt och gods kan förflyttas via luftvägen. Bromma flygplats har en enorm potential att på sikt bli en av Europas modernaste logistikanläggningar i takt med att drönarleveranser blir vanligare. Liksom elflyget som kommer erbjuda klimatneutrala resor och fraktmöjligheter på initialt kortare sträckor. Tyvärr tycks majoriteten hellre fokusera på fler skärpningar av kostnadsdrivande och innovationshämmande upphandlingskrav och miljöregleringar. Det är uppenbart att Socialdemokraterna tappat kontrollen över sina majoritetspartners när styrdokument inom varje förvaltning systematiskt utformas som miljöprogram på bekostnad av sin ändamålsenlighet.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Reservation av Elin Hjelmestam (L) och Torbjörn Erbe m.fl. (alla M)

- a. Att godstrafikplanen revideras med en tydlig handlingsplan med delmål och tidsramar för genomförandet av elektrifiering och andra åtgärder.
- b. Att planen innehåller en detaljerad strategi för att öka vattenvägstransporter och samordning med järnväg.
- c. Att godstrafikplanen innehåller en plan för incitament för andra fossilfria drivmedel parallellt med elektrifiering.
- d. Att en klimatkalkyl tas fram för att kunna mäta effekten av godstrafikplanens åtgärder och följa upp framstegen mot klimatmålen.
- e. Att därutöver anföras följande:

Liberalerna och Moderaterna välkomnar den reviderade godstrafikplanen. Ett starkt fokus på elektrifiering anser vi är centralt för en utsläppsfri innerstad till 2030 och en fossilfri stad till 2040. Vi ställer sig bakom satsningen på ökad laddinfrastruktur och tydlig styrning genom upphandlingar och regleringar. Möjligheten att utnyttja eldrivna fordon för tysta off peak-transporter är en särskilt god lösning för att minska trängsel och buller, vilket också främjar stadens miljömål.

Innovation, ny teknik och samverkan mellan staden och näringslivet är viktigt för att främja en hållbar omställning, därför är det positivt att detta betonas i det reviderade förslaget. Utöver det är förslagen att flytta godstransporter från väg till vattenvägar och järnväg en god strategi för att minska koldioxidutsläpp och trängsel i stadens infrastruktur.

Men trots godstrafikens ambitiösa mål för elektrifiering och fossilfrihet saknas detaljerade tidsplaner för hur och när specifika mål ska uppnås. Detta menar vi kommer försvåra uppföljning och ansvarstagande och behöver därmed förtydligas.

Även om vattenvägar lyfts fram som en lösning, finns få konkreta förslag för att öka användningen av sjötransporter, där ser våra partier att ekonomiska incitament eller anpassningar av regelverk skulle underlätta övergången från land till vattentransport.

Liberalerna och Moderaterna ser, likt förvaltningen att biogas, bränsleceller och andra fossilfria drivmedel nämns men inte får lika stor tyngd som elektrifiering. Detta är en brist i godstrafikplanen, eftersom elektrifiering inte kan lösa alla transportbehov här och nu.

Slutligen, efterfrågar vi en klimatkalkyl för de föreslagna åtgärder som nämns. Utan en klimatkalkyl är det svårt att avgöra hur väl förslagen bidrar till stadens övergripande miljömål.

Servicenämnden

Särskilt uttalande av Bo Hansson (S)

Godstrafikplanen borde även innehålla upphandlingsdirektiv. Att godstransporter av bergmaterial behöver samplaneras så att i möjligaste mån mängden tillfört sprängt bergmaterial om möjligt alltid har en mottagarplats, såsom exempelvis vägbyggen. Detta för att förhindra att vi får stora grusupplag i andra kommuner som exempelvis gjorts i Botkyrka m.fl. ställen.

Att målsättningen för godstrafiken bör vara kortast möjligaste transportvägar och att så få godstransporter som möjligt sker per yta av staden.

Att genomfart av godstrafik ej sker i stadsdelar med många barn, äldre och sjukinrättningar.