



Huddinge

# Godstrafikplan



## **Godstrafikplan för Huddinge kommun**

Diarienummer: KS-2018/416

Utgåva: Februari 2021

Antagen av kommunfullmäktige 8 februari 2021

Arbetet med att ta fram godstrafikplanen har bedrivits av en arbetsgrupp på Huddinge kommun bestående av Jack Lu (projektledare), Agneta Persson Hellsten, Karin Henrikson (t o m dec 2019) Henrik Nordström (fr o m dec 2019), Sara Nordenskjöld (t o m nov 2018), Maria Strandberg (fr o m nov 2018) och Malin Westlund (t om mars 2020). Konsultstöd har erhållits från Mona Pettersson, WSP.

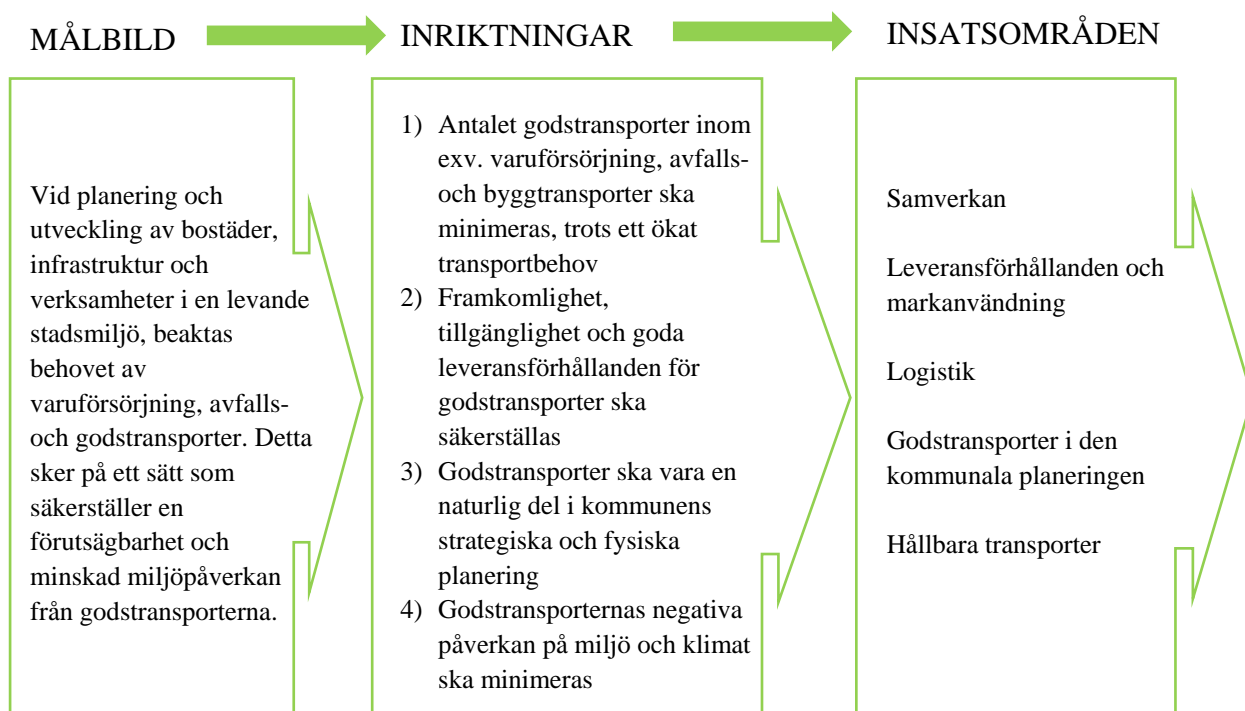
Godstrafikplanen är framtagen med stöd från Energimyndigheten.

Illustratör framsida: Rebecca Elfäst  
[www.huddinge.se](http://www.huddinge.se)

# Sammanfattning

Stockholmsregionen växer och Huddinge kommun likaså. Enligt kommunens befolkningsscenario kan kommunens invånare öka till någonstans mellan 180 000 till 200 000 invånare år 2050. Kravet på ett tillgängligt och robust transportsystem ökar och kommunen arbetar för en utveckling mot ett hållbart samhälle. Ett växande Huddinge kommer att behöva hantera ökade godstransporter både vad avser transporter till näringslivet och e-handels gods till privatpersoner. För att kunna planera och utforma framtidens transportsystem tog Huddinge kommun år 2013 fram en trafikstrategi. Godstrafikplanen är en av de nio åtgärdsplaner som ska konkretisera arbetet med trafikstrategin och tydliggöra hur kommunen avser att arbeta med godstransporter de kommande åren. Planen tydliggör kommunens utmaningar och ger vägledning för prioriteringar och satsningar inom ett flertal områden, såsom nyttjande av gaturummet, effektiv logistik, hållbara transporter, samverkan och hur godstransporterna skall bli en del i kommunens planering.

Godstrafikplanen lyfter fram fyra inriktningar att arbeta mot och fem insatsområden, med ett antal tillhörande planeringsriktlinjer. Inom varje insatsområde har även ett antal prioriterade åtgärder identifierats för fortsatt arbete. Mål, inriktning och insatsområden sammanfattas i bilden nedan.



# Begreppslista

<b>Bygglogistikcenter</b>	Bygg- och stadsutvecklingsprojekt kräver att en stor mängd transporter av byggmaterial, maskinell utrustning och byggavfall ska komma till och från byggnadsområdet. Vid ett bygglogistikcenter koordineras och samlastas transporter till och från byggområdet.
<b>Godstransport</b>	Godstransporter eller frakt är transport av gods, t ex livsmedel, drivmedel, styckegods och post, byggmaterial och avfall, till skillnad från persontransport eller djurtransport. Godstransport brukar delas in i styckegodstransport och transport av hela vagns- eller containerlaster. Det finns flera olika transportmedel anpassade för godstransport, bland annat lastbil, lastfartyg, fraktflygplan och godståg. Godstransporter består ofta av transportkedjor med ibland flera trafikslag inblandade.
<b>Konsolidering</b>	Möjligheten att slå samman flera kollin till en leverans genom exempelvis omlastning eller samlastning av gods.
<b>Last mile</b>	Den sista sträckan i en leveranskedja, oftast till konsumenten.
<b>Lastzon</b>	En yta i gaturummet avsedd för lastning och lossning av gods.
<b>Masstransporter</b>	Transporter av jord och schaktmassor. Dessa uppkommer vid de flesta anläggnings- och byggprojekten. Transporter sker både till, från och mellan olika platser och även till deponi.

# Innehållsförteckning

<b>Sammanfattning</b>	<b>3</b>
<b>1. Inledning</b>	<b>6</b>
1.1. Viktiga utgångspunkter	7
1.2. Syfte	8
1.3. Målbild	8
<b>2. Inriktning för godstrafik</b>	<b>9</b>
<b>3. Insatsområden</b>	<b>10</b>
<b>4. Genomförande</b>	<b>14</b>
4.1. Uppföljning	15
4.2. Ekonomiska konsekvenser	15
<b>Bilaga 1. Utgångspunkter</b>	<b>16</b>
<b>Bilaga 2. Målinventering</b>	<b>21</b>
<b>Bilaga 3. Karta över stråk och noder för godstransporter 2050</b>	<b>23</b>
<b>Bilaga 4. Prioriterade åtgärder</b>	<b>27</b>

# 1. Inledning

Stockholmsregionen växer. Befolkningsframskrivningarna från Tillväxt- och regionplaneförvaltningen pekar på att regionens befolkning kan öka från drygt 2,2 miljoner till närmare 3,4 miljoner år 2050. Detta ställer krav på en hållbar planering.

Enligt kommunens befolkningsscenario<sup>1</sup> kan kommunen komma att växa i en ännu högre takt än regionen, vilket kan innebära att befolkningen ökar från drygt 113 000 invånare år 2019 till någonstans mellan 180 000 till 200 000 invånare år 2050.

För att möta de ökade transporterna som kommer med en växande befolkning har Huddinge kommun tagit fram en trafikstrategi. Den innehåller en vision för trafiken som sträcker sig fram till 2030, mål som leder mot visionen och strategier för att nå målen. Strategins huvudinriktning är att:

- Gång-, cykel- och kollektivtrafik ska prioriteras.
- Kollektivtrafiken ska vara utgångspunkten vid all planering.
- Bebyggelse- och trafikplaneringen ska vara samordnad.

Trafikstrategin ska preciseras i en trafikplan. Trafikplanen utgörs i sin tur av nio åtgärdsplaner varav godstrafikplanen är en. Planerna ska bidra till att de övergripande målen i trafikstrategin uppfylls. I Figur 1 nedan visas hur de olika dokumenten förhåller sig till varandra.



Figur 1. Schematisk bild över dokumenthierarkin från Trafikstrategin

<sup>1</sup> Befolkningsscenario underlag till ÖP 2050, Huddinge kommun, KSF, Ekonomiavdelningen

## 1.1. Viktiga utgångspunkter

Huddinge är en konsumerande kommun i en konsumerande region. Detta innebär att kommunen har ett större inflöde av gods än utflöde. Godstransporterna sker primärt på de statliga järnvägarna och vägarna genom Huddinge kommun. Det finns inga större noder för omlastning inom kommunens gränser. Framkomlighetsproblem för godstransporterna uppstår primärt i det statliga vägnätet.

Detaljhandel och byggsektorn är de största branscherna i kommunen, vilka är branscher som alstrar stora mängder godstransporter. Det allra viktigaste målpunkterna för godstransporter i Huddinge kommun är idag verksamhets- och handelsområdet Kungens Kurva. Även industriområdet i Jordbro som ligger utanför kommunen har betydelse för lastbilstrafiken. Byggtransporternas målpunkter varierar.

Godstrafiken är inget eget trafikslag och tillhör inte någon enskild förvaltning. Det är lika mycket en trafikfråga och stadsbyggnadsfråga som en miljöfråga eller näringslivsfråga, vilket medför att godstrafikfrågorna behöver hanteras i planeringsprocessen ur ett flertal olika perspektiv.

### Trender och framtida utmaningar

Alla prognoser pekar på att godstransporterna kommer fortsätta öka i regionen, med anledning av befolkningsökning, expansiva byggplaner och ökad konsumtion. Detta medföljer följande utmaningar för Huddinge kommun:

- Med ökade transporter, ökar även *utsläppen från godstransporterna*. Nya bränslen och bränseleffektivitet är inte tillräckligt för att nå miljömålen<sup>2</sup>.
- När kommunen växer ökar *konkurrens om markanvändning*. Ytor för godstransporter behöver säkras för ett fungerande samhälle. Den kraftiga tillväxten genererar även en stor mängd *transporter av bergmassor och byggmaterial*, och i många områden på en begränsad yta.
- *E-handelns framfart* bidrar till förändrade leveransmönster. Delar av godstransporterna flyttas från konsumenten till transportören, vilket ökar andelen transportfordon i bostadsområden.
- Stora infrastrukturprojekt som exempelvis *Tvärförbindelse Södertörn och Norviks hamn* kommer att rita om transportflödena för gods.
- Godstransporterna har hittills inte varit en naturlig del i kommunens planering. Detta handlar till stor del om *otydligt ägandeskap och avsaknad av systematik* i arbete med godstransporter i planeringsprocessen.

Övriga trender som påverkat godstrafiken är *globalisering, individualisering, delningsekonomi, teknikutveckling, digitalisering, knappa resurser och en ökande miljömedvetenhet*. Dessa har alla påverkan på våra livs-, konsumtions- och produktionsmönster.

<sup>2</sup> PM - Minskade utsläpp men snabbare takt krävs för att nå klimatmål (Trafikverket, 2018)



För mer ingående beskrivning av dagens godstransporter, trender och framtida utmaningar, se *Bilaga 1*.

## 1.2. Syfte

Godstrafikplanen ska klargöra hur kommunen ska hantera samhällets behov av godstransporter genom att identifiera strategiska inriktningar för godstrafik, prioritera insatser för kommunens arbete med godstransporter samt beskriva hur de ska hanteras i Huddinge kommuns samhällsbyggnadsprocess.

## 1.3. Målbild

Huddinge kommuns godstrafikplan tar avstamp i Region Stockholms godsstrategi<sup>3</sup> och nationella godstransportstrategin<sup>4</sup> och är ett led i genomförandet av dessa strategier.

En sammanställning av relevanta mål och visioner har gjorts för godstrafikplanen, se *Bilaga 2*. Enligt dessa styrdokument fastläs att godstransporters tillförlitlighet ska öka, dess miljöpåverkan minska samt att godstransporternas framkomlighet måste vara god för näringslivets konkurrenskraft. Näringslivets transporter skall prioriteras före privatbilismen. För godstrafikplanen innebär det en målbild, med utblick år 2050, som kan formuleras som:

**Vid planering och utveckling av bostäder, infrastruktur och verksamheter i en levande stadsmiljö, beaktas behovet av varuförsörjning, avfalls- och godstransporter. Detta sker på ett sätt som säkerställer en förutsägbarhet och minskad miljöpåverkan från godstransporterna.**

---

<sup>3</sup> Godsstrategi för Stockholmsregionen (Region Stockholm, 2019)

<sup>4</sup> Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi (Regeringskansliet, 2018)



## 2. Inriktning för godstrafik

Godstrafikplanen erbjuder ett stöd för hur kommunen kan arbeta för att ta initiativ och styra utvecklingen. För att uppfylla godstrafikplanens målbild om ökad tillförlitlighet och minskad miljöpåverkan, krävs att arbetet med godstransporter intensifieras och systematiseras. Kommunen har störst rådighet över sina egna transporter, men kommunen har som väghållare och trafikreglerande myndighet stor möjlighet att även påverka hur andra typer av godstransporter sker. Därför fokuserar godstrafikplanen på fyra inriktningar. Inriktningarna förutsätter bred samverkan mellan offentliga verksamhet och näringsliv.

1. Antalet godstransporter inom exempelvis varuförsörjning, avfalls- och byggt transporter ska minimeras, trots ett ökat transportbehov.

Att hantera det ökande behovet av godstransporter är viktigt både ur ett miljö-, mark-, och trafikperspektiv. Att minska behovet av transporter, exempelvis genom tjänster som innebär att transportbehovet uteblir och/eller att öka effektiviteten i transporterna, leder till att antalet transporter som utförs minimeras trots ökande behov. Ett exempel är Södertörnssamarbetet kring samordnad varudistribution, som har gett positiva effekter kring miljö och trafiksäkerhet.

2. Framkomlighet, tillgänglighet och goda leveransförhållanden för godstransporter ska säkerställas.

Genom god framkomlighet, tillgänglighet och leveransförhållanden kan godstransporters förutsägbarhet öka. Det innebär inte höga hastigheter utan vetskapen om att transporten kommer ända fram inom utsatt tid. Godstransporter behöver ges bättre förutsättningar att nyttja gaturummet och mottagningsförhållanden. Effektiva leveranser och hämtning av avfall kräver möjlighet att stanna för att lasta av/på godset, ställa av släp och möjligheten att konsolidera gods. I denna inriktning ingår även olika typer av mottagningsmöjligheter för e-handels gods både till utlämningsställen och direkt till privatpersoner.

3. Godstransporterna ska vara en naturlig del i kommunens strategiska och fysiska planering.

Godstransporterna måste bli en naturlig del av den kommunala planeringen. För att uppnå detta krävs en kombination av kunskap, ansvar och tydlighet om i vilka processer godstransporter skall hanteras. Det kan vara översiktsplanering, detaljplanering eller tillståndsgivning och handla om exempelvis ytanspråk, utformning, tillgänglighetskrav eller andra behov hos godstransporten.

4. Godstransporternas negativa påverkan på miljö och klimat ska minimeras.

Godstransporternas fordonsrelaterade negativa miljöeffekter måste minimeras. Genom att använda reglering och styrning i planering och vid upphandling av transporter har kommunen möjlighet att påverka fordonsval och på sikt fordonsutvecklingen, i en hållbar riktning. Detta påverkar i sin tur buller, luft och dagvatten i en positiv riktning.

### 3. Insatsområden

Utifrån inriktningarna har fem insatsområden identifierats. Dessa avser områden inom vilka arbetet med godstrafik bör fokuseras för att uppnå målbilden.

Insatsområdena gör arbetet konkret och lätt att följa upp. För varje insatsområde anges riktlinjer för hur kommunen ska arbeta med godstransporter.

Inom samtliga insatsområden finns möjligheter att dra nytta av digitaliseringen, dess potential och de möjligheter som medförs, exempelvis genom elektronisk information, data och flöden som syftar till att skapa mer effektiva och hållbara godstransporter.

#### Samverkan

Godstransportkedjan är komplex, då olika aktörer är ansvariga för olika delar. För att kunna uppfylla godstrafikplanens mål krävs mellankommunal samordning och samverkan med andra offentliga aktörer och näringslivet (transportörer, fastighetsägare och verksamheter). Kontinuerlig dialog krävs för att utforma och förankra åtgärder som är effektiva, genomförbara och ger avsedda resultat. I frågor som rör exempelvis masshantering, dimensionering eller regelverk av/för lastzoner, hubbar, bärighetsklasser och markreservation för uppställningsplatser, bör samverkan sökas med berörda inom näringslivet och där det är lämpligt med omgivande kommuner och Region Stockholm. I dagsläget sker samverkan redan på storregional och nationell nivå, genom Mälardalsrådet, Östra mellansverigesamarbetet (ÖMS) och det nationella godsrådet. Samverkan på lokal och regional nivå behöver dock utvecklas.

#### Riktlinjer för samverkan

- Samverkanskanaler inom godstransportfrågor ska utvecklas med näringslivet, akademi och andra offentliga verksamheter såsom omgivande kommuner, Region Stockholm och Trafikverket.
- Krav och regleringar bör harmoniseras med närliggande kommuner och regionen för att undvika suboptimering.
- Innovation och initiativ som ligger i linje med godstrafikplanens inriktningar för godstrafik bör stödjas.

#### Leveransförhållanden och markanvändning

Förutsättningarna för leverans och mottagning av gods varierar stort mellan olika områden i en kommun och mellan typer av transporter. Godstransporter har ett behov av tillgängliga ytor för att kunna leverera och hämta gods effektivt och säkert. Idag råder det dock brist på ytor för konsolidering av gods och för uppställning av fordon. Därför behövs bättre förutsättningar för att nyttja gaturummet och skapa goda mottagningsförhållanden. Kommunen bör säkerställa att trafikreglering, fysisk utformning, parkeringsregler mm. tar hänsyn till godstransporters behov och skapar goda leverans- och mottagningsförhållanden för verksamheter och privatpersoner.

### **Riktlinjer för leveransförhållanden och markanvändning**

- Där det finns behov, ska lastning/lossning för verksamheter primärt lösas på kvartersmark genom exv. lastkaj, lastgator eller annan anordning. Där detta saknas ska lastning/lossning möjliggöras i gaturummet.
- Där lastzoner behövs, ska dessa dimensioneras för att rymma en lastbil med lastutrustning och regleras med avseende på nyttjandetid, parkerings- och stoppförbud. Övervakning av användandet av lastzoner ska säkerställas.
- För att främja alternativ till biltransporter ska kommunens säkerställa att infrastruktur och lastplatser möjliggör olika typer av fordon, till exempel el-assisterade lastcyklar.
- Vid ny- och ombyggnation ska möjligheten till en väl fungerande avfallshantering beaktas i ett tidigt skede, enligt de riktlinjer som ställs av SRV och Avfall Sverige.
- Vid behov, ska uppställningsplatser anvisas och regleras för möjlighet att ställa upp släp alternativt för omlastning för tyngre fordonskombinationer i samband med leveransuppdrag samt parkera fordon i samband med rast eller dygnsvila enligt lagstadgade kör och vilotidsregler\*.
- Kommunens regelverk ska vara anpassade för effektiva godstransporter, exempelvis avseende framkomlighet, körregler, skyltning, uppställning av fordon och nyttjande av lastzoner. Övervakning av regelefterlevnad ska säkerställas.

\* <https://transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Yrkestrafik/Kor--och-vilotider/regler-om-kor--och-vilotider/>

### **Logistik**

Med konkurrens om markanvändning och ökad miljömedvetenhet, ställs högre krav på effektiv resurshållning. Last-mile är den del av transporten som är minst effektiv, mest kostsam och mest utsläppskrävande och därmed den delen av transporten som har störst potential att effektiviseras. Den sista milen blir också alltmer den viktigaste delen i e-handelns logistikkedja. Det kommer även finnas behov att hantera bygg- och masstransporter på ett mer effektivt sätt. Därför behövs bättre förutsättningar för effektiv och hållbar logistik, genom effektivisering av transporter, stödjande fysiska strukturer, organisering och regelverk. Samverkan med andra aktörer är en förutsättning för detta insatsområde.

### **Riktlinjer för logistik**

- Hämtnings- och mottagningsmöjligheter för e-handels gods bör kunna nås till fots eller via kollektivtrafik.
- Kommunen bör möjliggöra strukturer (exv. hubbar) som underlättar effektiva och miljövänliga transporter av e-handels gods, genom samlastningsmöjligheter, omlastning till fossilfria fordon och möjliggörande av hållbara alternativ för hämtning av e-handels gods.
- Möjligheter till sam- och/eller omlastning av transporter in till tätta områden bör etableras. Där ska det finnas omlastning till fossilfria fordon och andra hållbara transportalternativ.
- Där det är lämpligt, kan transporter styras i tid genom exempelvis nattleveranser i miljöer med kapacitetsbrist i vägsystemet eller förbud för tunga fordon vissa tider, exempelvis i bostadsområden.
- Transporter av byggmaterial och -avfall i samband med större nybyggnadsprojekt/områden bör hanteras via bygglogistikcenter. Mark för bygglogistikcenter bör i sådana fall reserveras i ett tidigt skede av planeringen.
- Planering av masshantering och reservering av ytor bör ske i samband med större projekt, med hänsyn till närliggande projekt både i tid och rum.
- Avfallstranporter från kommersiella fastighet bör, där det är möjligt, ske samordnat med varuleveranser till fastigheterna. Detta förutsätter samordning mellan kommun och berörda insamlingsaktörer.

### Godstranporter i den kommunala planeringen

Med rådande kunskapsbrist om godstranporter och otydligt kommunalt ägandeskap, måste godstrafiken synliggöras mer i kommunens planering och processer. I hela samhällsbyggnadsprocessen, från övergripande planering och detaljplanering till drift och reglering, bör tillgänglighet och leverans- och mottagningsförutsättningar för godstranporter beaktas i ett tidigt skede på samma sätt som för övriga trafikslag. Detta för att säkerställa att godstranporters förutsättningar och behov tas om hand.

### **Riktlinjer för godstranporter i den kommunala planeringen**

- Kommunen ska ha tillräcklig kompetens och organisation för att hantera godstranportfrågor.
- Kommunen ska ha processer inom samhälls- och stadsplaneringen som inkluderar godstranporternas behov och förutsättningar.

### Hållbara transporter

Godstranporternas koldioxidutsläpp måste minskas. Strävan efter hållbara transporter bör genomsyra all upphandling av varor och tjänster. Hänsyn bör tas till både fordon och till transporten som helhet. Genom reglering, styrning och uppföljning av kravställning i planering och upphandling kan således fordonsval

och fordonsutvecklingen påverkas. Hållbara transporter kan också främjas genom att stödja innovation och proaktivitet. Mycket av detta görs redan inom ramen för Södertörns kommunernas gemensamma projekt *Samordnad varudistribution*.

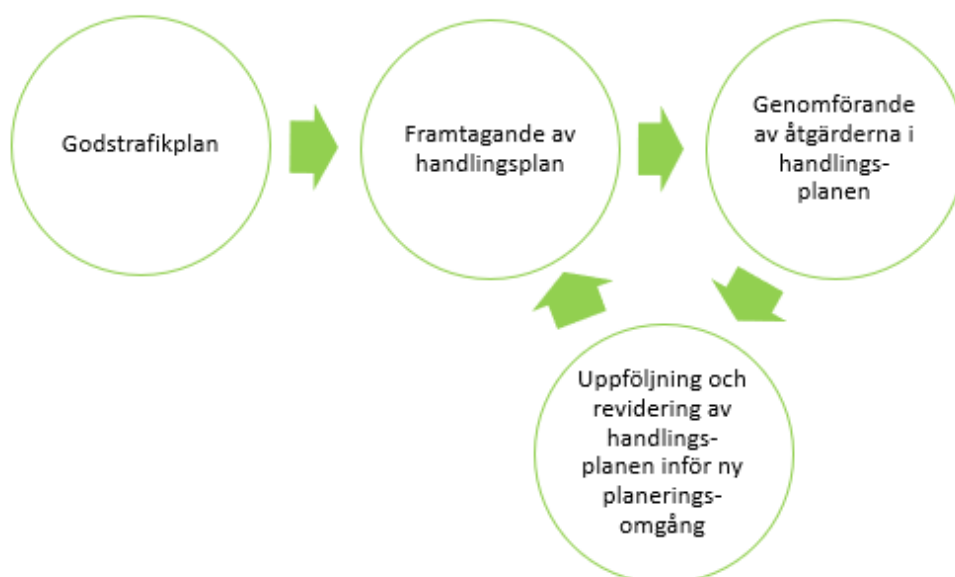
#### **Riktlinjer för hållbara transporter**

- Verka för att krav ska ställas på fordon, körbeteende, fossilfritt bränsle och/eller utsläppstak vid upphandling av transporter.
- Verka för en infrastruktur för fossilfria godstransporter.
- Transportupplägg och logistik bör vägas in i upphandlingen. Kraven ställs utifrån analyser och diskussioner med marknaden där transporter är en stor del av utförandet av kontraktet.
- Vid upphandling ska det tydligt anges hur kommunen avser att följa upp ställda krav på hållbara transporter och beskrivna utföranden.

## 4. Genomförande

Inom varje insatsområde har ett antal prioriterade åtgärder identifierats, se *Bilaga 4*. Dessa åtgärder syftar till att uppnå godstrafikplanens målbild och utgör grund för åtgärder i kommande handlingsplaner. För att förverkliga godstrafikplanens intentioner tas en handlingsplan på tre år fram som konkretiserar vilka åtgärder som ska vidtas under perioden. I samband med framtagande av handlingsplan, ska åtgärderna aktualitet utvärderas och kan därmed utvecklas efter behov. Handlingsplanen bör uppdateras med jämna mellanrum, förslagsvis varje år. Handlingsplanen ska också innehålla uppgifter om när åtgärder ska genomföras samt vilka aktörer som kan ha ansvar och som deltar. Vidare bör den innehålla effekt- och kostnadsuppskattningar.

Genomförandet sker enligt framtagen process, se Figur 2.



Figur 2. Process för arbetet med godstrafikplanen.

Godstrafikplanen som helhet gäller till 2030 men behöver ses över i samband med den årliga uppföljningen av trafikstrategin för att säkerställa att innehållet är relevant.

Huddinge kommun har huvudansvaret för genomförandet av godstrafikplanen men andra aktörer bör involveras i genomförandet. Då insatsområdena berör flertal andra instanser, till exempel näringslivet och Region Stockholm, krävs ett gemensamt arbete för att tydliggöra ansvarsområdena inom kommunen men även mellan andra offentliga verksamheter och näringslivet om hur framtida samarbeten bör ske.

## **4.1. Uppföljning**

Godstrafikplanen följs upp genom genomförandeindikatorer som visar om arbetet med åtgärderna i handlingsplanen går enligt plan. Utvecklingsindikatorer visar om utvecklingen går åt rätt håll utifrån planens intentioner. Effekter av godstrafikplanen är tyvärr svår att mäta, då tillförlitliga verktyg och mått i dagsläget saknas. Därför föreslås inga utvecklingsindikatorer för godstrafikplanen.

## **4.2. Ekonomiska konsekvenser**

För att genomföra godstrafikplanen och uppnå målbilden om mer tillförlitliga godstransporter med minskad miljöpåverkan behöver kommunen fördjupa sitt arbete med godstrafik. En handlingsplan ska tas fram för att klargöra vilka åtgärder som krävs samt kostnadsunderlag för dessa.

Bilaga 4 redogör för exempel på åtgärder som kan bli aktuella i handlingsplanen. Handlingsplanens ambitionsnivå behöver dock anpassas utifrån de ekonomiska förutsättningarna som beslutas årligen i mål och budget, vilket hanteras i kommunens ordinarie planeringsprocess. Åtgärderna från handlingsplanen hanteras därmed i den takt som det finns ekonomiskt utrymme.



## Bilaga 1. Utgångspunkter

Nedan sammanfattas en bild av godstransporterna i Huddinge kommun idag, trender som påverkar framtidens godstransporter samt kommunens utmaningar gällande godstransporter. För en mer utförlig nulägesbild, har en separat nulägesrapport<sup>5</sup> tagits fram.

### Godstrafiken idag

Huddinge är en konsumerande kommun i en konsumerande region. Detta innebär att kommunen har ett större inflöde av gods än utflöde. Knappt hälften av de totala godsmängderna transporteras till regionen medan en fjärdedel transporteras inom regionen. För gods på väg transporteras tre fjärdedelar av godsmängden inom regionen.

I Huddinge finns drygt 10 000 arbetsställen, varav i princip alla genererar godstransporter. Detaljhandel och byggsektorn är de största branscherna i kommunen, verksamheter som alstrar stora mängder godstransporter. Huddinge kommun har ett av landets högsta försäljningsindex<sup>6</sup> sett till kommunens storlek. Detta innebär att kommunen attraherar konsumenter från andra kommuner och därmed mer godstransporter kopplat till handel än jämförbara kommuner. De viktigaste målpunkterna för godstransporter i Huddinge kommun är verksamhets- och handelsområden varav Kungens Kurva är det största. Även Gladö kvarn och Jordbro, som ligger utanför kommunen, har betydelse för lastbilstrafiken. Byggtransporternas målpunkter varierar.

Godstrafikens miljöbelastning omfattar utsläpp av koldioxid, andra föroreningar och buller. En tredjedel av vägtrafikens utsläpp av koldioxid kommer från tunga och lätta lastbilar<sup>7</sup>. Utsläppen från tunga och lätta lastbilar har ökat mellan år 1990–2017 samtidigt som de har minskat för personbilar<sup>8</sup>. Huddinge har något högre andel tung trafik än genomsnittet. 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 förväntas inte vara tillräckligt för att nå miljömålen<sup>9</sup>.

---

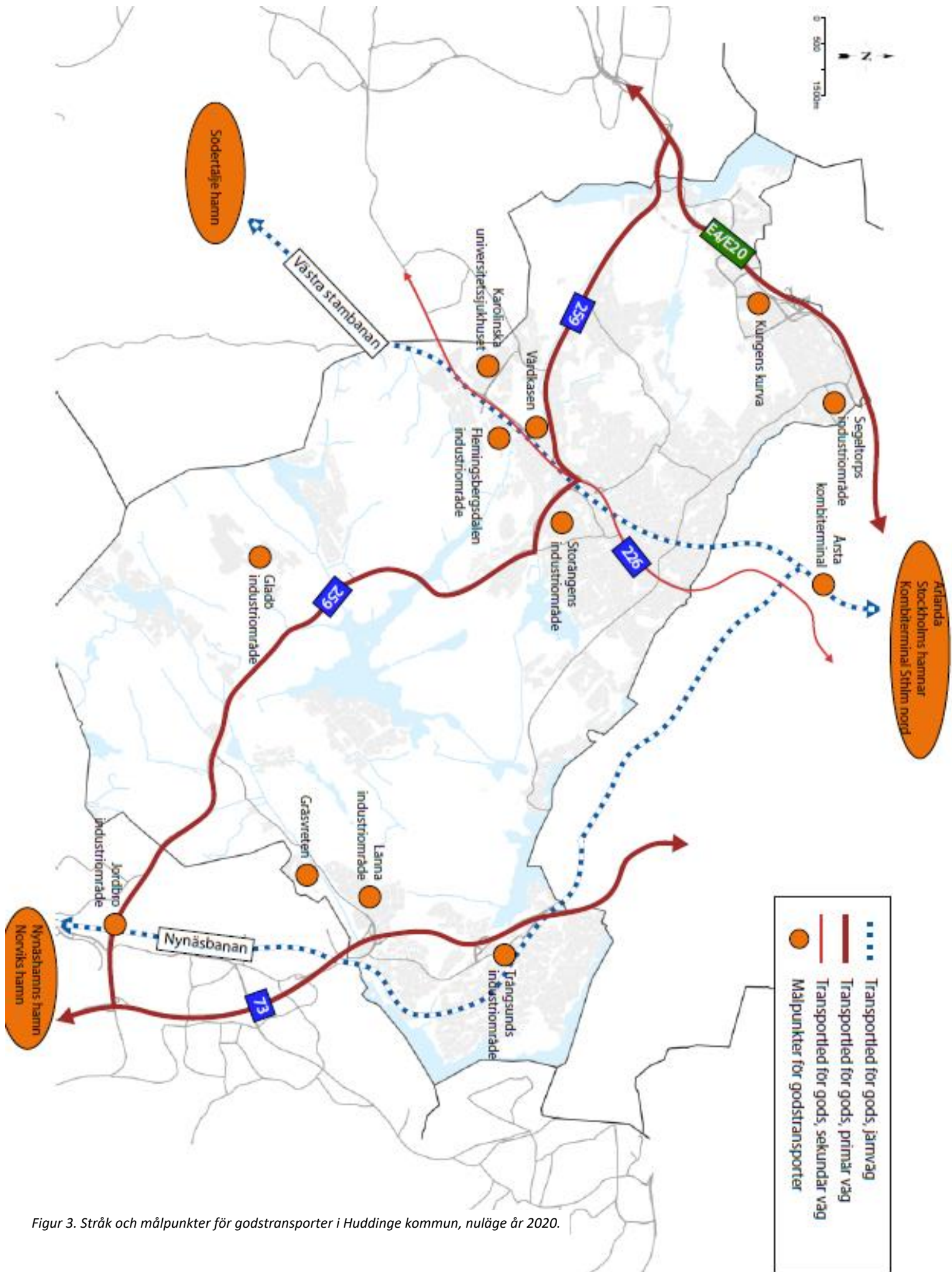
<sup>5</sup> PM Nulägeskartläggning till godstrafikplan (WSP, 2019)

<sup>6</sup> Handelsanalys: Huddinge kommun (HUI Research, 2018)

<sup>7</sup> Lastbilars klimateffektivitet och utsläpp (Trafikanalys, 2015:12)

<sup>8</sup> PM - Minskade utsläpp men snabbare takt krävs för att nå klimatmål (Trafikverket, 2018)

<sup>9</sup> Ibid



Figur 3. Stråk och målpunkter för godstransporter i Huddinge kommun, nuläge år 2020.

## Framtidens godstransporter

### Huddinge växer

Godstransporterna till, från och inom Stockholmsregionen förväntas öka, vilket även gäller för Huddinge. Lastbilstrafiken förväntas i det närmaste fördubblas mellan år 2014 och 2050<sup>10</sup>. Utifrån kommunens byggplaner och handelns förväntade ökning kan man anta att ökningen av lastbilstrafiken runt Flemingsberg och handelsområden som Kungens kurva blir större än prognostiserat. Jord, sand och grus förväntas utgöra det i särklass största varuslaget avseende transporterat gods inom länet (mätt i ton)<sup>11</sup>, mycket kopplat till expansiva byggplaner. Utvecklingen kommer att ställa krav på hantering av varudistribution samt bygg- och masstransporter.

Den förväntade befolkningstillväxten i Huddinge gör det troligt att handeln i kommunen kommer att fortsätta att växa. Handeln växer generellt med i snitt 2 procent per år, hälften på grund av befolkningsökning och hälften på grund av inkomstökningar. E-handelns andel av den totala detaljhandeln har vuxit från 3 till 8,7 procent på 10 år<sup>12</sup>. Även om e-handeln växer snabbt förväntas traditionell handel under överskådlig framtid att stå för den största omsättningen<sup>13</sup>. E-handelns utveckling kommer att förändra leveransmönster. Trenden är att vi får allt mer hemleveranser vilket ökar andelen transportfordon i bostadsområden. Lokalisering av upphämtningsställen får stor betydelse för kundernas resebeteende. Delar av godstransporterna flyttas från konsumenten (med egen bil) till transportören. En sådan överflyttning skulle kunna vara gynnsamma förutsatt att inköp inte föregås av en fysisk bilresa. Dock kan returer innebära ökade transporter, varför miljöeffekterna av e-handel är svåra att bedöma.

Baserat på den planerade byggtakten i kommunen beräknas ca 25 miljoner ton material hanteras under åren 2018–2030<sup>14</sup>. Masshanteringen förväntas ge upphov till drygt 65 000 ton koldioxid under perioden. Materialtransporterna kommer till största del ske kopplat till kommunens utvecklingsområden och belasta vägnäten i dess närhet.

Tvärförbindelse Södertörn kommer, tillsammans med Förbifart Stockholm och Norrortsleden, att bli en viktig förbindelse för den stora mängd godstrafik som redan idag trafikerar området. Det regionala vägnätet kommer att avlastas, exempelvis den närliggande Södra Länken. Norviks hamn kommer att överta volymer framförallt från hamnarna i Värtan, Frihamnen och Loudden. Det är i första hand länsväg 225, 259 och riksväg 73 som kommer att beröras av transporterna. Hamnen bedöms trafikeras av 160 000 lastbilar per år. Omräknat till årsmedeldygn motsvarar det ca 1/10 av dagens lastbilsflöden på dessa vägar.

<sup>10</sup> För prognosperioden 2014 till 2040 förväntas lastbilstrafiken ha en årlig procentuell tillväxt i antal fordonskilometer med 1,91 % per år och för perioden 2040 till 2060 en något lägre procentuell tillväxt motsvarande 1,71 % per år. För att kunna skatta lastbilstrafiken 2050 har ovanstående procentuella trafikillväxt omarbetats till ett index för 2050 med 2014 som basår med följande resultat: Europavägar – 1,93, Övriga vägar – 1,96.

<sup>11</sup> Konsekvenser och behov av markanvändning för gods och logistik 2050 (WSP, 2016)

<sup>12</sup> E-barometern Årsrapport 2019 (Postnord, 2019)

<sup>13</sup> Det stora detaljhandelsskiftet (Svensk Handel, 2018)

<sup>14</sup> Förstudies samordnad masshantering i Södertörn (Ecoloop, 2018)

## Trender som förändrar

Trender påverkar godstransporternas utveckling men är svåra att fånga i prognoser och beräkningar. *Globalisering, individualisering, delningsekonomi, teknikutveckling, digitalisering, knappa resurser och en ökande miljömedvetenhet* har alla påverkan på våra livs-, konsumtions- och produktionsmönster. Trendernas påverkan på godstransporterna 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. Den ökade miljömedvetenheten och de knappa resurserna kan genom minskad konsumtion och mer medvetna val bidra till att minska transporter, samtidigt som digitaliseringen ger oss ökande möjligheter till snabb konsumtion. Elektrifiering av godstransporter är aktuellt för att minska godstransporters klimatpåverkan. Denna utveckling hanteras primärt inom statligt vägnät.

## Kommunens utmaningar

### Konkurrens om markanvändning

Stadsplaneringens ambitioner om att skapa en attraktiv stad där varuförsörjning och transporter samtidigt måste säkerställas, bidrar till konkurrens om markanvändningen. Det finns idag brist på tillgänglig mark för verksamheter och terminaler i kommunen. Det finns också brist på ytor för konsolidering av gods och för uppställning av fordon, vilket leder till uppställning av tunga fordon vid olämpliga/oönskade platser.

I samband med byggprojekt uppkommer behov av konsolidering/samlastning av bygg- och masstransporter. Även om delar av massorna kan återanvändas krävs det ytor/verksamhetsmark för hantering och samordning mellan projekt. Byggtransporter är utmanande eftersom de ”flyttar” beroende på var det byggs.

Framkomlighet för godstransporter i täta stadsmiljöer är en utmaning. Det finns en målkonflikt mellan ambitionen att bygga tätt och med smala gator och godstransporternas behov av yta för att leverera säkert och inte stoppa annan trafik. Lastzoner och tillgängligheten vid fastigheter är utmaningar framförallt för avfallstransporter och hemleveranser kopplat till e-handel.

### Klimatmål och ökande transportbehov

Kommunens utvecklingsplaner kommer att medföra ökade godstransporter samtidigt som det finns högt ställda mål inom klimat och hållbarhet.

Utmaningarna ligger i att minska behoven av transporter samtidigt som godsförsörjningen tryggas, att effektivisera de transporter som behöver utföras och att tillse att de fordon som används har låg klimatpåverkan.

### Planering, mandat och genomförbarhet

Godstransporterna är inte en naturlig del av kommunens planering idag. Detta är en brist som är tredelad – kunskapsbrist, otydligt ägandeskap och att det saknas systematik i arbete med godstransporter i planeringsprocessen. Godstrafiken är inget eget trafikslag och tillhör inte någon enskild förvaltning. Det är lika mycket

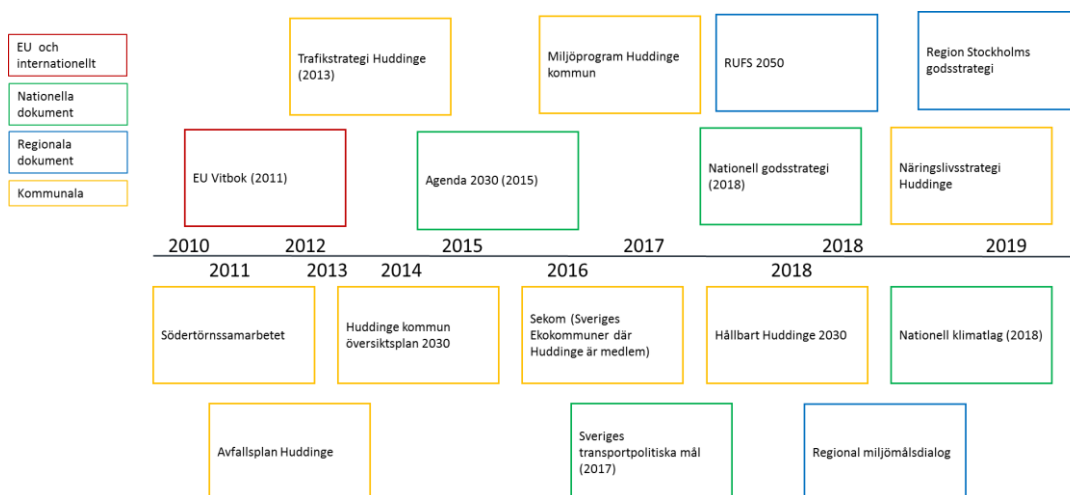
en trafikfråga och stadsbyggnadsfråga som en miljöfråga eller näringslivsfråga, vilket medför att godstrafikfrågorna behöver hanteras i planeringsprocessen ur ett flertal olika perspektiv.

Det finns ett behov av kunskap om godstransporter i täta stadsmiljöer för att kunna hantera godstransporternas behov vid exempelvis planering av bostadsområden eller lokalisering av verksamheter. På översiktlig nivå finns behov av ökad kunskap om hur lokaliseringar påverkar godstrafikflödet. Det finns också ett regionalt perspektiv där handelsetableringar och verksamhetsområden, terminaler, o.s.v. i angränsande kommuner påverkar godstrafiken.

Utmaningen är att kommunen inte alltid har varken systemförståelse eller rådighet över utveckling och insatser. Det är samtidigt viktigt att kommunen är proaktiv och arbetar målmedvetet med frågorna för att skapa handlingsutrymme. Det behövs förståelse för transporter på systemnivån och det behövs samverkan mellan offentlig verksamhet och näringslivet.

## Bilaga 2. Målinventering

För att identifiera gemensamma och/eller motstridiga mål eller strategier har en inventering och strukturering av innebörden i relevanta mål- och visionsdokument genomförts. Arbetet med godstrafikplanen har utgått från ett stort antal dokument där Regionala godsstrategin samt kommunens Översiktsplan, Trafikstrategi och Näringslivsstrategi tillsammans med Hållbart Huddinge 2030 varit de viktigaste.



Figur 4. Kartläggning av relevanta mål- och visionsdokument kopplat till godstrafikplanen.

Nedan beskrivs några av dokumenten och samarbeten som ligger till grund för godstrafikplanens målbild:

*Transportpolitiska målen* – handlar om att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Målen består av ett funktionsmål som handlar om tillgängligheten ska utvecklas för medborgare och näringsliv, samt ett hänsynsmål som beskriver hur transportsystemet ska utvecklas med avseende på trafiksäkerhet, miljö och hälsa.

*Hållbart Huddinge 2030* – handlar om att på lång sikt utveckla Huddinge på ett ansvarsfullt och hållbart sätt med hänsyn till bland annat miljö, boende, arbete, kunskap, folkhälsa och demokrati. De målområden som tagits fram är ansvar för naturresurser, gemenskap och delaktighet i samhällslivet, attraktiva bostadsområden, god utbildning och kreativt näringsliv samt rik fritid och god hälsa.

*Miljöprogram* – består av ett antal temaområden med tillhörande mål; klimat och luft, vatten, biologisk mångfald och friluftsliv, markanvändning och samhällsplanering, gifter i miljön samt informera och engagera.

*Trafikstrategi* – i trafikstrategin preciseras ett mål om tillförlitliga godstransporter med minskad miljöbelastning, vilket har bäring på godstrafikplanen. En av riktlinjerna i strategin är att en godstrafikplan skall tas fram där det klargörs hur kommunen ska hantera näringslivets transporter med fokus på effektivisering i form av samdistribution, omlastningsplatser och framkomlighet samt att näringslivets transporter prioriteras före privatbilism

*Huddinge kommuns översiktsplan 2030 (ÖP)* – I ÖP beskrivs att ” Godstransporternas framkomlighet måste vara god för näringslivets konkurrenskraft. En ökad andel kollektivtrafik bidrar till att öka godstransporternas framkomlighet.”

*Näringslivsstrategi för Huddinge kommun* – Utgångspunkterna i näringslivsstrategin är; regional motor med starkt näringsliv och fler arbetsplatser. Handelsområdena och befintliga verksamhetsområden är viktiga och efterfrågan på mark till verksamheter är större än tillgången.

Näringslivsstrategin utgår från fem strategiska prioriteringar där den som har störst bäring för godstrafikplanen är ”Huddinge skall driva en samhällsplaneringsprocess som är professionell och tydlig gentemot näringslivets förutsättningar och behov”. Detta sker bland annat genom att kommunen säkerställer att näringslivets behov särskilt beaktas vid planering och utveckling av bostäder, infrastruktur och verksamheter.

*Sekom* (Sveriges Ekokommuner) - är ett samarbete mellan kommuner där, de fyra hållbarhetsprinciperna (systemvillkor) utgör ramen för det hållbara samhället och föreningens verksamhet. Tanken är att Sveriges Ekokommuner, där Huddinge är medlem, ska vara en förebild och föregångare för landets övriga kommuner i arbetet för en hållbar utveckling på lokal nivå.

*Södertörnskommunerna* – Huddinge ingår också i Södertörnssamarbetet, tillsammans med Södertörns alla åtta kommuner, som har fokus på gemensam nytta och att de enskilda kommunerna skall nå sina mål.

*Region Stockholm, RUF5 2050* - Visionen är att Stockholmsregionen ska vara Europas mest attraktiva storstadsregion. Fyra övergripande mål ska nås till år 2050: en öppen och tillgänglig region, en ledande tillväxtregion, en region med god livsmiljö, en resurseffektiv region.

*Godsstrategi för Stockholmsregionen* - Den regionala godsstrategin för Stockholmsregionen ska bidra till att hantera regionens utmaningar och därmed till att genomföra RUF5 2050. Godstrategin ska vara en strategisk vägledning för att bl.a. erbjuda tillgänglig transportinfrastruktur av god kvalitet i hela regionen och urbana miljöer med god och klimatsmart försörjning av varor och material. Godstransportsystemet ska användas och utvecklas med hänsyn till människor och miljö, och kunna anpassas till ny teknik och förändrade transportbehov utan stora kostnader. För att detta ska kunna ske krävs bland annat stärkt förståelse för och ökad kunskap om godstransporternas systemeffekter.

*Nationella godstransportstrategin* – strategin syftar till att skapa förutsättningar för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter. Inriktningen och tillhörande insatser ska bidra till att de transportpolitiska målen nås, stärka näringslivets konkurrenskraft och främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart.



## Bilaga 3. Karta över stråk och noder för godstransporter 2050

Nedanstående karta visar framtida noder och stråk för gods och logistik år 2050. Kartan utgår från den regionala godskartan<sup>15</sup> men zoomar in på Huddinge kommun och dess infrastruktur för gods.

### Godsstråk

Huvudvägar för gods i Huddinge kommun kommer år 2050 utgöras av de statliga vägarna E4, E20, väg 226 (Huddingevägen), väg 259 (Tvärförbindelse Södertörn) samt väg 73 (Nynäsvägen). Avseende järnvägsinfrastruktur går Västra stambanan och Nynäsbanan genom kommunen.

### Farligt gods

Länsstyrelsen rekommenderar transportvägar för farligt gods. Generellt sett kan 150 meter vara ett riktvärde för inom vilket avstånd som riskerna med farligt gods bör undersökas närmare<sup>16</sup>. Enligt Huddinge kommuns översiktsplan ska bebyggelseutvecklingen primärt ske i anslutning till befintlig infrastruktur och spårstationer. Samtidigt kan riskavstånden från transporterna innebära ett hinder för utvecklingen. Vid planering av ny bebyggelse intill transportleder för farligt gods behöver därför riskbilden beskrivas och eventuella åtgärder utredas för att minimera transportledernas effekt på bebyggelseutveckling avseende risk. Även vid en utveckling av rekommenderade transportleder kan befintlig bebyggelse påverkas av riskavstånden.

Vägar för transporter av farligt gods delas upp i två kategorier:

- Primära transportvägar – vägar som i första hand bör användas för genomfartstrafik med farligt gods
- Sekundära transportvägar – vägar som bör användas för lokala transporter mellan det primära vägnätet och mottagaren och leverantören. Mängden och typen av farligt gods är alltså beroende av vilka målpunkter för leverans som finns längs stråket.

Aktuella transportleder för farligt gods framgår i nationella vägdatan<sup>17</sup>. När Tvärförbindelse Södertörn är utbyggd föreslås att nuvarande väg 259 avklassificeras som primärled för farligt gods, då Tvärförbindelse Södertörn ersätter den funktionen.

### Omledningsvägar

Normalt sett behöver statliga vägar även omledningsvägar för att kunna bibehålla en tillgänglighet vid exempelvis vägarbeten eller andra avstängningar. Omledning

<sup>15</sup> Godsstrategi för Stockholmsregionen (Region Stockholm, 2019)

<sup>16</sup> Transporter av farligt gods – handbok för kommunal planering (SKL, 2012)

<sup>17</sup> <http://www.nvdb.se/sv>

kan också komma att behövas förbi tunnlar, större broar, vattenskyddsområden och särskilt identifierade riskområden.

Omledningsvägar identifieras och prioriteras av Trafikverket, i samverkan med kommuner och länsstyrelsen. Kommunala gator kan utgöra omledningsvägar. Dock är det svårt för kommunen att säkerställa omledningsvägar genom stadsmiljöer, då det inte finns tillräckligt med kapacitet. Vid omfattande avstängningar förordas hellre omledning på andra statliga vägar, eller hänvisa till uppställningsplatser, enligt Trafikverkets riktlinjer kring omledning i storstadsmiljöer<sup>18</sup>.

Gällande farligt gods finns inga särskilda omledningsvägar utpekade men omledning av farligt gods behöver i största möjliga mån ske via andra rekommenderade vägar för farligt gods, då det är svårt att möjliggöra för omledning av farligt gods genom stadsmiljöer. Lotsning kan ske på ett omledningsvägnät om förutsättningarna finns. Dock gäller inte samma riskbild för omledningsvägar som för rekommenderade farligt godsleder.

Trafikverket ska samverka med kommunen vid planering och utveckling av omledningsvägnätet i Huddinge kommun.

### *Bärighetsklass*

Vägar som inte är enskilda delas in i fyra bärighetsklasser som anger bestämmelser om fordons vikt:

- BK1 - max 64 tons bruttovikt tillåts.
- BK2 - max 51,4 tons bruttovikt. Beroende på fordonets axelavstånd och axeltryck kan tillåten bruttovikt vara lägre.
- BK3 - max 37,5 tons bruttovikt. Beroende på fordonets axelavstånd och axeltryck kan tillåten bruttovikt vara lägre.
- BK4 - max 74 tons bruttovikt med oförändrade krav på axeltryck jämfört med BK1.

Trafikverket håller på att utreda ett BK4-vägnät under 2020-2021, där samtliga primära vägar för farligt gods i Huddinge kommun även föreslås som BK4-vägar. Utredningen ska även svara på om riskbilden förändras med anledning av ny bärighetsklassning. Trafikverket ska samverka med kommunen vid planering och utveckling av BK4-vägnätet i Huddinge kommun.

Aktuella bärighetsklasser för vägar och gator framgår i nationella vägdatabasen<sup>19</sup>.

### TEN-T<sup>20</sup>

EU har identifierat ett transeuropeiskt transportnätverk (TEN-T), som utgör viktiga länkar och noder för flöden av personer och gods i Europa. Syftet är att säkerställa god framkomlighet för dessa transporter genom Europa.

---

<sup>18</sup> Förhållningssätt omlednings storstad (Trafikverket, 2020)

<sup>19</sup> <http://www.nvdb.se/sv>

<sup>20</sup> Ett Europagemensamt transportnät "Trans-European Transport Network for Transport" (TEN-T) som identifierats av EU.

E4/E20 och västra stambanan ingår i TEN-T:s stamnätsskorridor Scandinavian - Meditteranean. Väg 73 och Nynäsbanan ingår i det övergripande nätet. Region Stockholm verkar för att Tvärförbindelse Södertörn ska ingå i TEN-T-nätverket, med anledning av att denna är av vikt ur godstransportperspektiv och för att avlasta trafiken på väg 73.

### Godsnoder

Det planeras inga större noder för omlastning av regional betydelse inom kommunens gränser. Däremot ligger Årsta kombiterminal strax norr om kommungränsen, vilken hanterar kombitåg i flertalet transportrelationer. pendeltåg för intermodalt gods i flertalet relationer. I Jordbro finns ett av regionens största verksamhetsområden med anslutning till järnväg.

Det finns inga hamnar för godshantering inom kommunens gränser. Däremot alstrar närliggande hamnar godstransporter vilka passerar kommunen. Här avses framförallt Södertälje hamn och Norviks hamn. Det finns potential att överflytta godstransporter från väg till sjöss, särskilt via de inre vattenvägarna på Mälaren som har goda förutsättningar. Huddinge kommun har endast kontakt med Mälaren i Vårby men är positiva till ett ökat nyttjande av godstransporter till sjöss, där det är möjligt.

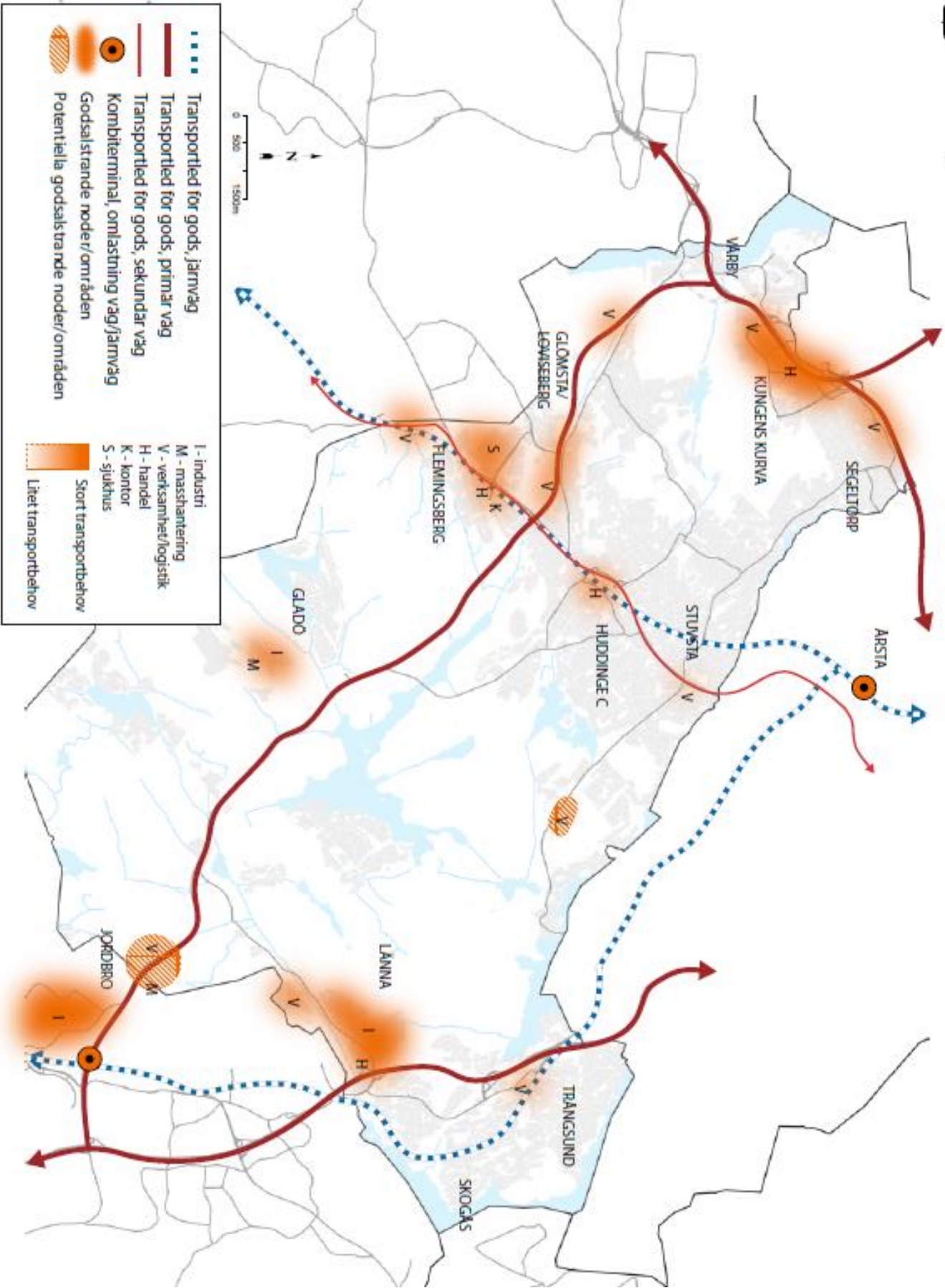
I regionala godsstrategin har potentiella lägen för materialterminal<sup>21</sup> och masshantering pekats ut i eller i anslutning till Huddinge kommun. Ytor för dessa funktioner är viktiga att säkerställa för att kunna effektivisera de temporära godstransporterna som sker på grund av planerad utveckling av bebyggelse och infrastruktur i regionen. Detta är en mellankommunal fråga, där exakta lokaliseringar för dessa behöver utredas vidare i kommande arbete tillsammans med regionen och berörda kommuner.

I övrigt identifieras ett antal noder och områden i kommunen som förväntas alstra stora mängder godstransporter. Dessa noder och områden utgörs primärt av industrier, logistikområden, handelsområden och större kontorskluster. Här är det lämpligt att lokalisera godsstrandefunktioner. Olika branscher alstrar olika mängd transporter. Transportbehovet är en uppskattning som baseras på förhållandet mellan bransch och storlek (omsättning och antal anställda).

Byggtransporternas målpunkter varierar och finns inte med i kartan.

---

<sup>21</sup> Terminaler där material från täkter och byggarbetsplatser kan mellanlagras tills de kan återanvändas.



Figur 5. Stråk och noder för godstransporter i Huddinge kommun, år 2050.

## Bilaga 4. Föreslagna åtgärder

Nedan beskrivs de åtgärder som kommunen bör genomföra, eller verka för, i syfte att nå målbilden om förutsägbara godstransporter med minskad miljöpåverkan. Dessa är förslag på åtgärder som bör genomföras de närmsta tio åren. Åtgärderna har prioriterats utifrån hur viktig åtgärden är för godstrafikplanens måluppfyllelse. Åtgärder som bör genomföras i närtid samt är kostnadseffektiva prioriteras högst. Dock kan förutsättningar och behov förändras. För att bedöma om ytterligare åtgärder behövs, bör åtgärdernas aktualitet och effektivitet utvärderas. Detta görs i samband med uppföljning av handlingsplanerna, se *Kapitel 5.1*.

Samtliga åtgärder är sådana som primärt kräver driftsmedel, det vill säga egen tid eller utredningar. Ett antal åtgärder går att koppla till investerings- och exploateringsprojekt. Beroende på vad utredningarna resulterar i, kan det på sikt innebära fysiska investeringar i exempelvis infrastruktur. Vilken aktör som ska bekosta investeringen bör tydliggöras inom respektive utredning.

En bedömning har även gjorts kring hurvida kommunen har rådighet i att driva en åtgärd eller om någon annan aktör behöver ta ansvar för att driva åtgärden. I de fallen kan kommunen aktivt verka för åtgärden. Åtgärder som kommunen har egen rådighet över, skulle rimligtvis kunna genomföras snabbare.

### Samverkan

Förslag på åtgärd	Rådighet
<b>Hög prio</b>	
1a Verka för och delta i ett godstransportråd	Region eller Södertörns kommunerna
1b Initiera en intern godsgrupp inom Huddinge kommun	Huddinge kommun

#### *1a. Verka för och delta i ett godstransportråd*

Huddinge kommun ska verka för och delta i ett regionalt eller mellankommunalt godstransportråd eller forum som kan bidra med kunskap i kommunens arbete med godstransporter. Rådet/forumet möjliggör en plattform för att identifiera synergier och gemensamma insatser, vilket kan underlätta genomförande av godstrafikplanen. Rådet/forumet bör förslagsvis vara regional eller på Södertörnsnivå då många av kommunen godstransportfrågor är mellankommunala, där representanter från kommun, region, Trafikverket och näringslivet ingår.

#### *1b. Initiera en intern godsgrupp inom Huddinge kommun*

Inom Huddinge kommun bör en intern arbetsgrupp tillsättas för att operativt hantera kommunens egna åtaganden och initiativ inom godstransporter, genom att definiera åtgärder och underlätta för implementering av och genomförandet av godstrafikplanen. I den interna arbetsgruppen bör exempelvis trafikplanerare, trafikingenjör, representant från kommunens näringslivsenhet, drift och underhållsenhet samt upphandling ingå. Eventuellt kan representanter från

kommunala bolag, polis och parkeringsövervakare och andra viktiga intressenter ingå som referenspersoner.

#### Leveransförhållanden och markanvändning

Förslag på åtgärd	Rådighet
<b>Hög prio</b>	
2a Utred behovet av mottagningsmöjligheter för e-handelsgoods	Huddinge kommun tillsammans med fastighetsägare och andra intressenter
2b Klargör behovet av uppställnings- och konsolideringsytor inom kommunen	Huddinge kommun i samverkan med Trafikverket och grannkommuner
<b>Medelhög prio</b>	
2c Utred behovet av att anpassa lastzoner efter olika områdets behov	Huddinge kommun
2d Utred möjligheten att effektivisera avfallstransporterna ut från fastigheterna	Huddinge kommun tillsammans med SRV och fastighetsägare
2e Inför/verka för smarta informations- och kommunikationslösningar för ökad pålitlighet för godstransporter	Huddinge kommun
2f Inför/verka för införandet av system för realtidsinformation för ökad tillgänglighet	Huddinge kommun

#### *2a. Utred behovet av mottagningsmöjligheter för e-handelsgoods*

Huddinge kommun bör, tillsammans med fastighetsägare och andra intressenter, utreda hur hemleverans, fastighetsboxar, hubbar, ombud och serviceställen kan komplettera varandra och hur/var de kan införas eller stödjas för att tillgodose behovet av mottagningsmöjligheter för e-handelsgoods samtidigt som hållbara transporter främjas. Utredningen ska även ge förslag på ansvarsfördelning och genomförande. PostNords postboxar är ett exempel på initiativ som är pågående.

#### *2b. Klargör behovet av uppställnings- och konsolideringsytor inom kommunen*

Idag råder problem med uppställning av lastbilar på olämpliga platser och gator runt om i kommunen. Behovet är tvådelat – dels behov av uppställning av lastbilar för egenföretagare som använder tjänstelastbilen som transportmedel till och från jobbet, och dels behov av uppställningsplatser för transporter som ska genom kommunen och är i behov av uppställning eller omlastning för att fortsätta transporten.

Huddinge kommun behöver klargöra behovet av uppställnings- och konsolideringsytor inom den egna kommunen. Lastbilar tillhörande egenföretagare är främst ett lokalt problem som kommunen har rådighet över, medan lastbilar som genomfartstrafik är ett regionalt problem som Trafikverket behöver lösa ur ett större perspektiv i samråd med övriga Södertörnskommunerna och näringslivet.

Uppställningsplatser lokaliseras i anslutning till huvudvägnät och med närhet till transportintensiva områden eller befintliga terminaler. Förslagsvis kan en

uppställningsplats etableras i Kungens kurva. Även behov av markreservationer för framtida behov bör ingå i utredningen. Dialog behöver föras med branschen för att få input.

*2c. Utred behovet av att anpassa lastzoner efter olika områdens behov*

Behov av lastzoner varierar med områdets transportbehov och näringslivssammansättning och utredningen ska avse antal, lokalisering, utformning och reglering. Eventuellt kan lasttal etableras för att fastställa antal lastzoner på samma sätt som parkeringstal används.

*2d. Utred möjligheten att effektivisera avfallstransporterna ut från fastigheterna*

Avfall (ej hushållssopor) genererar mycket transporter vid hämtning vid fastigheter. Utredningen bör omfatta en översyn av hämtställen, fraktioner och tekniska förutsättningar för hämtning av avfall med syfte att ta fram åtgärder som kan effektivisera och eventuellt samordna avfallstransporterna ut från fastigheter. Kommunen ser potential i att effektivisera avfallstransporterna, särskilt i utvecklingsområdena, t ex genom sopsug. Åtgärden samordnas med SRVs avfallsplan.

*2e. Inför/verka för smarta informations- och kommunikationslösningar för ökad pålitlighet för godstransporter*

Behov av informations- och kommunikationslösningar finns exempelvis vid avstängningar av gator eller andra tillfälliga planerade eller oplanerade störningar. Kommunen bör utnyttja digitaliseringens möjligheter och implementera befintliga system alternativt stöd pågående utveckling av system genom att exempelvis vara testpilot. Huddinge ska inte utveckla egna system.

*2f. Inför/verka för införandet av system för realtidsinformation för ökad tillgänglighet*

Realtidsinformation kan avse tillgång till exempelvis lastzoner, rangerplatser eller konsolideringspunkter. Kommunen bör implementera befintliga system alternativt stöd pågående utveckling av system genom att exempelvis vara testpilot. Diskussioner om detta finns på storregional nivå såväl som i andra sammanhang. Huddinge ska inte utveckla egna system.

## Logistik

Förslag på åtgärd		Rådighet
<b>Hög prio</b>		
3a	Systematisera arbetet med masshantering i de stora infrastruktur- och exploateringsprojekten	Huddinge kommun i samverkan med Trafikverket och exploitörer
3b	Utred bygglogistikcenter för att hantera byggtransporter i de större exploateringsprojekten	Huddinge kommun tillsammans med exploitörer
3c	Initiera pilotprojekt för samlastning av transporter	Huddinge kommun i samverkan med näringslivet



3d	Utred behovet av hubbar för e-handelsgoods	Huddinge kommun i samverkan med näringslivet
3e	Verka för och delta i pilotprojekt för att hantera emballage och avfall från e-handelsgoods	FTI (Förpacknings- och tidningsinsamlingen) och SRV i samverkan med Huddinge kommun

### *3a. Systematisera arbetet med masshantering i de stora infrastruktur- och exploateringsprojekten*

De större infrastruktur- och exploateringsprojekten inom Huddinge kommun bör identifiera temporära lägen för materialterminal och masshantering i eller i anslutning till Huddinge kommun. Planering av masshantering sker med hänsyn till närliggande projekt både i tid och rum. Planeringen kan med fördel samordnas med regionens planering för markreservat för masshantering då regionen utreder fasta platser för masshantering. Åtgärden innefattar även anvisning av yta för masshantering och krav på entreprenörer för hantering av massor. Genomförande och finansiering ska utredas i aktuella projekt.

### *3b. Utred bygglogistikcenter för att hantera byggtransporter i de större exploateringsprojekten*

Vid större nybyggnadsprojekt eller där flera projekt ger tillräckligt underlag, exempelvis i Flemingsberg, bör bygglogistikcenter etableras. Kommunen bör tillsammans med berörda aktörer utreda genomförande och finansiering ska i aktuella projekt. Planering av bygglogistikcenter sker med hänsyn till närliggande projekt både i tid och rum. Bygglogistikcentret lokaliseras till områdets entré och att etappindelningen då utgår från detta.

Här är avtalsfrågan avgörande och behöver hanteras i ett tidigt skede, för att säkerställa samordning av massor och byggtransporter.

### *3c. Initiera pilotprojekt för samlastning av transporter*

Huddinge kommun bör i samverkan med näringslivet överväga samlastning av transporter i täta områden med små och frekventa sändningar. Samlastning bör utgå från områden med många mindre verksamheter och kan eventuellt även fungera som hubb för e-handel och omlastning till el-fordon eller liknande. Hubben kan eventuellt även hantera avfall ut från fastigheter.

### *3d. Utred behovet av hubbar för e-handelsgoods*

Hubbarnas syfte är att öka samlastningsgraden, underlätta omlastning till fossilfria fordon och förbättra mottagarnas hämtningsmöjligheter. Utifrån Swecos e-handelsanalys<sup>22</sup> ska kommunen fastslå lämpligt antal hubbar för att täcka kommunens behov och peka ut lämplig lokalisering, storlek och driftsform. Hubbar ska lokaliseras i anslutning till områden med många små och frekventa leveranspunkter såsom täta stadsdelar. Lokaliseringen ska förbättra mottagarnas hämtningsmöjligheter till fots eller med kollektivtrafik. Förslag på lokalisering av hubbar i e-handelsutredningen är Länna, Flemingsberg och Segeltorp alternativt

<sup>22</sup> E-handels konsekvenser på Huddinge kommuns samhällsplanering (Sweco, 2019)

Vårby. Fler platser kan komma att bli aktuella beroende på hur den framtida bebyggelseutvecklingen kommer att ske. Det är i den översiktliga planeringen som lägen för hubbar ska pekas ut. Där det är lämpligt bör mellankommunal samlokalisering undersökas. Markanspråk för en hubb beror av området den skall betjäna. Mellan 2 500 och 5 000 m<sup>2</sup> är ett riktmärke.

### *3e. Verka för och delta i pilotprojekt för att hantera emballage och avfall från e-handelsgoods*

Avfallsmängden i form av bland annat emballage från e-handelsgoods kommer att öka. För att minimera de transporter som detta alstrar krävs det nya lösningar både vad avser insamling och bortforsling. Denna åtgärd kan eventuellt samordnas med pilotprojekt för samlastning alternativt hubbar för e-handelsgoods.

Godstransporter i den kommunala processen

Förslag på åtgärd		Rådighet
<b>Hög prio</b>		
4a	Säkerställ tillräckliga resurser och kompetens för att genomföra godstrafikplanen	Huddinge kommun
4b	Öka kunskapen om godstransporter internt i kommunen	Huddinge kommun
4c	Säkerställ att kommunens processer hanterar godstransporter i planeringen	Huddinge kommun

#### *4a. Säkerställ tillräckliga resurser och kompetens för att genomföra godstrafikplanen*

En förutsättning för att kunna genomföra godstrafikplanen är att säkerställa tillräckliga resurser och rätt kompetens. Detta kan med fördel lösas genom en funktion med ett utpekat ansvar och mandat för att hantera frågor kopplat till godstransporter. Funktionen kan bestå i en utsedd person inom Samhällsbyggnadsavdelningen alternativt inom ramarna för en arbetsgrupp, se åtgärd 1b. På så sätt säkerställs att kommunen har en organisation som har kunskap och har kapacitet att hantera godstransportfrågorna och genomförande av godstrafikplanen.

#### *4b. Öka kunskapen om godstransporter internt i kommunen*

Inom kommunen behöver kunskapen om godstransporternas behov och effekter öka, genom att kommunicera, förankra och följa upp godstrafikplanen internt inom relevanta verksamheter inom Huddinge kommun, framförallt inom kommunstyrelsens förvaltning.

#### *4c. Säkerställ att kommunens processer hanterar godstransporter i planeringen*

Befintliga metoder och processer behöver utvecklas för att kommunen ska kunna jobba mer aktivt med godstransportfrågor. Godstransporter påverkas av och påverkar många delar av kommunens planering och beslut. Ett arbete krävs för att identifiera i vilka kommunala processer godstransporter skall vara en del i planeringen och i vilka skeden de skall hanteras. På så sätt skapas rutiner för hur godstransporter ska hanteras i den kommunala planeringen.

## Hållbara transporter

Förslag på åtgärd	Rådighet
<b>Hög prio</b>	
5a Delta i utvecklingen av rutiner/regelverk för upphandlingssamverkan med omgivande kommuner	Södertörnskommunerna
<b>Medelhög prio</b>	
5b Verka för en utveckling av befintlig samordning av varor till kommunens enheter	Södertörnskommunerna

*5a. Delta i utvecklingen av rutiner/regelverk för upphandlingssamverkan med omgivande kommuner*

Upphandlingssamverkan mellan Södertörnskommunerna finns sedan länge. Detta samarbete utvecklas genom att kommunerna tar fram gemensamma rutiner för samverkan. För att möjliggöra för näringslivet att uppfylla krav och regelfterlevnad och undvika suboptimeringar är det viktigt att harmonisera ställda krav och regleringar med omgivande kommuner och regionen.

*5b. Verka för en utveckling av befintlig samordning av varor till kommunens enheter*

Exempelvis genom att stödja initiativ med syfte att utveckla samordningen till att även omfatta varor till privata näringslivet. Utvecklas i samverkan med Södertörnskommunerna. I och med det avtal för samordnade varutransporter som träder i kraft juli år 2020 ges ytterligare möjlighet till utveckling, både internt och tillsammans med näringsliv. Pågående projekt är att tillsammans med bl a Scania och KTH, titta på hur en lösning för "hållbar last mile" kan se ut inom Södertörn.

