

HandläggareAmanda Baumgartner
08-508 26 354

Sammanställning över tidigare projekt med koppling till logistiklösningar i Gamla stan

Bakgrund

Sammanställningen har tagits fram inom ramen för det Vinnovafinansierade FFI-projektet ”LIM Gamla stan”. I sammanställningen presenteras översiktligt vilka tidigare studier som genomförts med koppling till Gamla stan eller citylogistik i Stockholm. Sammanställningen innehåller även några exempel på lösningar från andra städer.

Gamla stans utmaningar för godstrafik

Gamla stans historiska stadsmiljö är unik och ett mycket välbesökt turistmål. Utöver det så bor det ca 3000 personer i området och ca 11 000 personer har sina arbetsplatser där. Området har mycket utbyggd service med ca 100 restauranger, barer och caféer, ca 350 butiker, 60 hotell och 10 museer. Väl fungerande godsförsörjning och avfallshantering i Gamla stan är mycket viktigt för att stadsdelen ska vara levande och attraktiv.

Det finns en hel del utmaningar kring godstransporterna i området. Det är trånga gränder med tung trafik och många oskyddade trafikanter som kan utgöra en trafiksäkerhetsrisk. Det finns också problem med gods- och avfallstransporterna avseende negativ påverkan på omgivningen avseende förslitning och sättningsskador av infrastruktur, buller och försämrad luftkvalitet.

Arbetsmiljön för de som transporterar godset och hämtar avfallet upplevs också som problematiskt eftersom kombinationen av trånga gränder och fordon som står uppställda för att lasta och lossa kan orsaka hinder och tillgänglighet, planerbarhet samt effektivitet för godstransporterna upplevs som ett problem. Arbetsmiljön för chaufförerna upplevs som stressig och personalomsättningen är därför ofta hög, något som olika åkerier påtalat i dialog med staden.

I Gamla stan råder generellt en begränsning på fordonslängd på 12 m, förutom på några gator som inte har någon begränsning och några gator där begränsningen är 8 m. Begränsningen på 8 m

innebär att endast lätta, inte tunga lastbilar, får trafikera stora delar av Gamla stan.

I stora delar av Gamla stan är tidsfönstret som leveranser kan genomföras 5 timmar (mellan kl. 6 - 11) per dygn.



Figur 1: Område i Gamla stan med begränsning om maximal fordonslängd på 8 m och begränsning i tid när leveranser får ske.

Det går idag att söka dispens för att få köra in i Gamla stan under tider då det annars är förbjudet. För planerade in- och uttransporter i Gamla stan skickas ansökan in på mejl senast tre dagar innan transporten ska ske. För oplanerade in- och uttransporter som uppfyller villkoren för dispens kontaktas Trafik Stockholm på telefon och dispenskod erhålles om dispensansökan godkänns. Samordning sker mellan båda dessa dispensenheter.

Regelefterlevnad i Gamla stan

Både trafikkontoret och Polisen upplever problem med regelefterlevnad i Gamla stan. Tidigare trafikmätningar bekräftar också denna bild. Brist på regelefterlevnad både för nyttotrafik och övrig fordonstrafik skapar problem med framkomlighet och trängsel.

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 354
Växel 08-508 27 200
amanda.baumgartner@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm

Gamla Stans strategiska läge, nära slottet och riksdagen, och det faktum att det attraherar många turister gör att regelefterlevnad också är viktigt ur ett trafiksäkerhets- och terrorhots perspektiv. Därför är polisen intresserade av att införa terrorpreventiva åtgärder i området, tex fysiska barriärer i vägmiljön som förhindrar tillträde till vägar.

Ansvar för regelefterlevnad

Polisen ansvarar för att förebygga, förhindra och upptäcka brott som sker i vägtrafikmiljö. Polisen utreder även trafikförseelser och om annan aktör, tex en kommun, ska få göra det måste förseelsen avkriminaliseras. Så länge en trafikförseelse är ett brott måste det kunna bevisas vem som utfört gärningen. Därför behöver både förare och fordon identifieras vid exempelvis hastighetsöverträdelser.

Enligt polisen är trafik ett av fyra prioriterade områden på Södermalm där en dedikerad trygghetsgrupp arbetar som områdespoliser. Trygghetsgruppen fokuserar på regelefterlevnad som grovt rattfylleri, fordon som står där de inte får, olycksfallsrisker tunga fordon, överträdelse av spärrlinjer samt varutransporter som lämnar nycklar i fordon obebakade. Terrorprevention är en mycket viktig uppgift för polisen och i Gamla stan finns det högriskobjekt som behöver skyddas.

Resultat från trafikmätningar

I trafikmätningar som gjorts av trafikkontoret har det visat sig att Gamla stan trafikeras av många fordon även utanför tillåten tid mellan kl.06.00 – 11.00. De flesta av dessa fordon har inte ansökt om en s.k. akutdispens från servicecenter.

Under en vecka i mars-april 2019 gjordes trafikmätningar i Gamla stan på gatorna storkyrkobrinken, Triewaldsgränd och Södra Bankogränd.

Resultatet visade vid samtliga mätpunkter mer trafik i rörelse övrig tid, d.v.s. mellan klockan 11.00–06.00 än under den tid då motortrafik är tillåten, 06.00-11.00. Det visar att det är många fordon som kör i Gamla stan trots att motordriven trafik är förbjuden mellan klockan 11.00–06.00.

Som resultatet visat var det vid Storkyrkobrinken 961 fordon som körde mellan 06.00-11.00 och 1411 som körde övrig tid. På Storkyrkobrinken gällde vid mättillfällena enkelriktning och reglering som gågata, inte förbudet mot motortrafik mellan 11.00-06.00, utan det är alltså tillåtet för motordriven trafik att köra på Storkyrkobrinken samtliga tider på dygnet. Då omgivande gator är

reglerade med förbud mot motortrafik 11.00-06.00 innebär det dock att trafik på Storkyrkobrinken inte kan ta sig tillbaka eller ut ur Gamla stan under den tiden utan att bryta mot antingen enkelriktningen på Storkyrkobrinken eller mot förbud mot motordriven trafik på anslutande gator.

Vid Södra Bankogränd var det 158 fordon som körde mellan 06.00-11.00 och 513 fordon som körde övrig tid. För Triewaldsgränd var motsvarande siffror 829 respektive 1392 fordon. Antal timmar per dygn då trafik är tillåten är visserligen bara fem timmar i förhållande till 19 timmar då trafik inte är tillåten men resultatet visar ändå att det är många fordon som inte följer förbudet mot motordriven trafik.

O-centralen

Bakgrund

2003 genomförde Gradient AB en studie för att mäta antal leveranser, värdet av gods och strukturen av leverantörerna som körde i Gamla stan. Studien visade att det finns omkring 100 restauranger/hotell som får dagliga leveranser av livsmedel i Gamla stan. Uppskattningsvis genererar de 85 största restaurangerna 120 000 leveranser per år, medan butikerna genererar omkring 25 000 leveranser per år. Uppskattningsvis kör omkring 1 fordon per minut in i Gamla stan under leveransfönstret 06-11.

2004 startade Home2You tillsammans med en lokal Agenda21 grupp och miljöförvaltningen projektet O-centralen med ett logistikcenter på Söder Mälarstrand. En kommunikationskampanj och presentation av logistikcentret arrangerades i samband med starten. Logistikcentret kom sedan i drift januari 2005.

Mål och genomförande

Målet med O-centralen var att:

- Minska antalet små direkta leveranser till restauranger i Gamla stan genom samlastning med miljöfordon
- Minskad trängsel under leveransfönstret i Gamla stan
- Förbättra miljön för boenden, besökare och de som arbetar i Gamla stan.
- Minska energianvändning och utsläppen motsvarande 30 000km transportsträckor

14 restauranger var inblandade i projektet från start, men målet var att öka till 25 st (efter ett par år var totalt 60 mottagare inblandade).

Avgränsningen till restauranger motiverades med att de får många leveranser och relativt få leverantörer. Restaurangägarna välkomnade ett system med färre leveranser per dag men är sällan villiga att betala extra för det.

Utvärdering

Miljöförvaltningen hade medel för att utvärdera O-centralen genom projektet Trendsetter. Resultaten från utvärderingen visar att det fanns en god potential att minska antalet fordonskilometer, om logistikcentret lyckas få fler aktörer. Varje mottagare fick i projektet en leverans per dag istället för sex.

Projektet visade att tidsfönstret för leveranser till Gamla stan (6-11am) inte var tillräckligt. De ansökte därför om tillstånd att leverera efter 11, vilket tog tid och satte samlastningen i limbo. Projektet hade inte kapacitet att ta emot fler mottagare eftersom leveranskapaciteten inte var tillräcklig. Med så få aktörer var det svårt att nå målen initialt. Det var även dyrt att ha en anställd i logistikcentret med så få leverantörer.

I projektet var det två av de tre största leverantörerna (totalt 10 restaurangleverantörer till GS) av restaurangvaror som hade omkring 35 mottagare i Gamla stan, som deltog. Den tredje stora leverantören deltog under en testperiod 2005 och projektet menar att det först med alla tre går att få lönsamhet i projektet och först då går det att ha bemanning dagtid i logistikcentret. Ytterligare en leverantör (av hygienartiklar) planerades att gå med i projektet och även Slottet var intresserade av att delta. Även en stor bryggerileverantör visade intresse att delta.

På sikt var förväntningen att inkomsterna till projektet ska motsvara utgifterna och på så sätt vara självförsörjande. Det tar tid att få igång ett projekt, men projektet utvecklades ständigt.

Rekommendationer:

- Staden bör se till att polisen öka antalet trafikkontroller, vilket skulle minska onödig trafik.
- Leveranserna till GS bör få med sig returerna i form av avfall (kartong, emballage), det var inte tillåtet under O-centralens tid.
- En del butiker har samma leverantörer som restaurangerna och bör också inkluderas, men det var inte tillåtet att blanda, enligt MF.

- Även om O-centralen endast var en omlastningsplats hade de samma krav på sig ang hantering av kylvaror. Krävs ytor för den typen av hantering.

Stockholms stad gick inte in med finansiering i projektet, utöver att delta i möten och skriva utvärderingsrapporter.

De som lämnade godset på söder Mälmarstrand betalade för att lämna godset där och därmed slippa köra in i Gamla stan

Life Aspire

Bakgrund

Under 2017-2021 deltog Stockholms stad i EU-projektet LIFE Aspire som koordineras av staden Lucca i Italien. Lucca har liksom Gamla stan också en gammal stadskärna, den är omringad av murar och har liknande trafikreglering som Gamla stan. Projektet syftade till att i Lucca implementera ett system där transportaktörer som ska leverera eller hämta gods i den gamla stadskärnan gynnas eller missgynnas beroende på hur leveranserna påverkar klimat, miljö och framkomlighet.

Förutom Stockholms stad deltog även Zadar i Kroatien i projektet. Städernas roll var att studera hur liknande åtgärder kunde införas i deras städer.

Genomförande

I Stockholms stad har fokus legat på Gamla stan där intervjuer med olika aktörer inom området genomförts och utredningar kring hur godstrafiken kan förbättras har tagits fram.

Urvalet på fem verksamheter bedöms vara för litet. De svar som gavs under intervjuerna var för svåra att kvantifiera och representativiteten på urvalet (exempelvis hur många genomsnittsrestauranger de två valda restaurangerna representerar) för osäkert för att kunna säga något användbart om den totala godsvolymsalstringen i Gamla stan. Utifrån de genomförda intervjuerna bedöms dock volymerna av farligt gods och expressleveranser som försumbara för de typer av verksamheter som urvalet representerar.

Följande avsnitt redovisar resultat från det projektet.

Utmaningar för verksamheter i Gamla stan

Medan både matvaruaffärer och restauranger ofta har personal på plats tidigt för att förbereda (duka, laga mat, fylla på i mathyllor, etc.) som kan ta emot leveranser så har många av butikerna ofta inte

personal på plats förrän kl. 10. Detta kortar ner leveransfönstret till en timma mellan kl. 10 - 11 och gör det mycket svårt för transportörerna att hinna utföra leveranser. En förare i Älskade stad uppger dock att vissa butiker har gått ihop för att lösa detta. De som är på plats vid kl. 9 tar hand om paket till andra butiker. ”Det blir som en informell godsmottagning, vilket de har löst väldigt bra.

Många av restaurangerna i Gamla stan är små och kan inte alltid garantera att personal är på plats under leveransfönstren. I de fallen så lämnas antingen gods utanför restaurangen eller så har föraren nycklar och kodkombinationen för att kunna larma av och leverera in i restaurangen utan att personalen är på plats. En av de intervjuade restaurangägarna uppgav att detta skapar en osäkerhet eftersom det kan vara många olika personer som kör och har tillgång till lokalerna. Detta hade kunnat lösas i ett samlastningsprogram där transporter utförs av endast ett fåtal förare vilket gör att de kan få en personlig relation till restaurangägarna och restaurangägarna kan få bättre koll på vilka personer som har tillträde till lokalerna. För vissa butiker finns denna tillit och personliga relation till personalen som hämtar avfall.

De intervjuade handlarna uppger att det inte innebär några olägenheter för dem om leveranser utförs inom tidsspännet som anges i de lokala trafikföreskrifterna (mellan 6 och 11 på morgonen). I vissa fall kommer enstaka varor inte med på transportörerna morgonleveransrunda. Då görs kompletterande leverans med mindre fordon på eftermiddagen. Det är dock inte klart om dessa leveranser görs med dispens eller i strid med de lokala trafikföreskrifterna.

Många av handlarna i Gamla stan har ont om lagerutrymme. Det gör att det är viktigt för dem att snabbt bli av med tomma pallar, burar, fat etc. Kyl- och frysexpressen, som kör varor åt bl.a. Coop och Burger King i Gamla stan, hämtar upp tomma burar och pallar varje dag där de levererar. För andra är lagerutrymmet så knappt att pallar och burar töms och lämnas tillbaka direkt vid leveranstillfället. Då kan detta ställas som krav på transportören uppger en av butiksägarna.

Fat, backar och pallar är några av de lastbärare som har pant. Panten gör att det inte behöver vara samma aktör som lämnar och hämtar lastbärarna. Detta uppskattas av handlarna eftersom det innebär att de, för leveranserna som endast kommer någon eller några gånger i veckan, inte behöver vänta länge på att flytta lastbärarna från lagret eftersom de kan plockas upp av andra transportörer än de som lämnade dem.

De intervjuade handlarna uppger att ledtiden för deras leveranser normalt är ungefär ett dygn. En beställning som görs en dag förväntas levereras nästa.

I Gamla stan uppskattar Älskade stad att de lyckas genomföra en dags paketleveranser på två timmar med ett fordon. De uppger också att deras paketleveranser är ganska jämnt spridda över hela Gamla stan.

Transportvolym

Utifrån intervjustudien verkar hotell ha relativt små transportvolym och de innefattar i huvudsak transport av tvätt. Hotellet Lord Nelson på Västerlånggatan uppger att de har en sådan transport per vecka och då levereras och hämtas normalt en, men ibland två eller till och med tre burar.

Restauranger i Gamla stan verkar, utifrån de två intervjuer som gjordes med restaurangägare, ha större volymer än hotell och framförallt många olika typer av gods som körs av olika transportörer (alkohol, kött, grönt, kolonial, kylt och fryst, etc.). Ibland är leveranserna så stora att de levereras på EU-pall eller i bur (ca 1,5 kubikmeter), men ibland levereras de i lådor (ca 30 liter).

Matvarubutiker får in mycket mer än så, men har ett högt konsoliderat flöde¹:

- 5 leveranser av kyl-, frys och kolonial (körs samlastat av Kyl- och frysexpressen) per vecka à 10–20 burar per leverans
- 4 mjölkleveranser per vecka à 4 burar per leverans
- 3 leveranser av färdigsallader à 10 lådor per leverans
- 6 brödleveranser per vecka (utfört av tre olika leverantörer) à 10–15 lådor per leverans

Transporter av varor med kyl- och frysbehov görs med fordon där delar av lastutrymmet är kyl och del är frys. Därmed behöver inte kyl- och frysvaror separeras helt från flödet av andra typer av varor.

Restauranger i Gamla stan bedöms, utifrån intervjustudien få ca två till tre leveranser per dag. Kött och grönt kommer varje dag. Öl och vin levereras ungefär en gång per vecka. Restauranggrossisten Martin & Servera kommer ca två gånger per vecka. Totalt utförs de ca 20 leveranserna en vanlig vecka av sju olika transportörer.

Mataffären Coop Järntorget i Gamla stan och andra matvarubutiker av likvärdig storlek genererar mycket fler leveranser än både hotell

¹ En distributionsbil (tung lastbil), som används för sådana leveranser till Coop Järntorget, rymmer ca 20 burar (ca 18 pallplatser).

och restauranger, men har genom sina franchiser mycket välkonsoliderade flöden. Coop Järntorget får dagligen leveranser från Coops omlastningsterminal i Årsta. När de själva inte har beställt varor motsvarande en full lastbil (ca 20 burar) så lastas även varor till andra verksamheter i Stockholm som kan levereras på samma runda. Något som skulle kunna effektiviseras är brödleveranserna. Dessa tros ha ca 25–30 stopp per runda, men på andra platser än i Gamla stan.

En handlare uppskattar att det är ca sju olika aktörer som levererar grönsaker i Gamla stan och 3–5 olika aktörer som levererar kolonialvaror.

Slutsatser från projektet

Utredningen föreslår ett antal förslag till åtgärder för staden att jobba vidare med att förbättra transporter i Gamla stan:

- Samordnade transporter
- Certifiering av transportörer utifrån en öppen kriterielista som främjar hållbara och mer konsoliderade leveranser och upphämtningar av gods i Gamla stan.
- Mikroterminal
- Informationskampanjer kring smartare leveranser i Gamla stan.
- Poollösningar för både fordon, lastcyklar och vanliga cyklar.

HALLO

HALLO var ett EU-finansierade projekt med fokus på teman fossilfria sistamil leveranser. Inom projektet genomfördes bl.a. intervjustudier med intressenter aktiva inom logistik i Stockholm och näringsidkarna i Gamla stan samt utvärderingen av leveransboxar i hela Stockholm.

I samverkan med ett nationellt projekt E-DEL utredds möjligheter för att kunna testa sistamil leveranser av kylvaror i centrala stadsdelar. På grund av pandemin och andra svårigheter uteslöts ett förslag om att testa samlastning i Gamla stan och i stället valdes en fokus på hemleveranser. Inom E-DEL genomfördes en pilot i ytterstaden och i HALLO kunde en tillfällig omlastningshubb etableras vid Söder Mälarstrand 23. Där lastades om kylvaror från lastbil till lätta elfordon för hemleverans på Södermalm. Projektet bekräftade att leveransfordonet funkade bra och man kunde uppnå den önskade servicenivån (dvs. företags egna parametrar om #leveranser/km/timme) även med lägre hastigheter. Själva

omlastningen är dock problematisk i och med att den medför en högre kostnad om inte fler fordon ansluter sig till systemet. Möjligtvis skulle andra incitament eller verktyg användas för att kunna styr om trafiken till omlastningsterminaler och gör om den till det ”naturliga valet” för sista milleveranser.

Slutligen togs fram ett arkitektförslag till en framtidsvision om utvecklingen av ytan vid Söder Mälarstrand 23 till en multifunktionell plats inklusive turistattraktioner, parker och en omlastningsterminal.

Älskade stad – Samlastning av avfalls- och varutransporter

Älskade stad började 2018 som ett samarbete mellan Stockholms stad, Vasakronan, Ragnsells, och Bring som syftar till att ”öka takten till fler hållbara miljöalternativ som gynnar en levande stadsmiljö”. Sedan dess har satsningar under samma koncept och namn även gjorts i Malmö och Oslo.

Grundidén är att hämta vissa typer av avfall på samma slingor som varor levereras. Leveransfordonen lastas fulla med paket från Brings flöden i en omlastningscentral i staden och efter några leveranser, när lasten börjar bli mindre, så plockas vissa typer av avfall upp som körs tillbaka till en kombinerad varu- och avfallsomlastningscentral efter alla leveranser är avklarade. Detta illustreras nedan i figur 10. För ytterligare förbättrad effekt för trivsel och miljö används specialdesignade, små eldrivna lastbilar. Dessutom komprimeras avfallet på samlastningscentralen så att det kan köras ut från staden under lågtrafiktider.

ⁱ LIM Gamla stan är en förkortning till “Förstudie - hur bidrar vi till ett lyckat införande av miljözon 3 (i Gamla stan, Stockholm)?”