

Godstrafikprogram för Malmö



Arbetet med att ta fram ett godstrafikprogram för Malmö inleddes under hösten 2012 och programmet har utarbetats under perioden från hösten 2012 till våren 2013. En internremiss inom de kommunala förvaltningarna gjordes under maj-juni 2013 och en externremiss gjordes under okt-dec 2013. Godstrafikprogrammet antogs av Tekniska nämnden den 23 april 2014.

Medverkande

Godstrafikprogrammet har tagits fram som ett gemensamt samarbetsprojekt med olika förvaltningar.

Styrgrupp

Magnus Fahl (GK, ordförande)
Linda Dalundh (GK)
Joakim Florén (GK) (ersätter Linda Dalundh ovan under 2014)
Christian Röder (FK)
Johan Emanuelson (SBK)
Per- Arne Nilsson (MF)

Arbetsgrupp

Anders Nilsson (GK, projektledare)
Johan Ekström (GK)
Inge Melin (GK)
Lars Ahlman (GK)
Max Hanander (GK)
Kenneth Frykländer (SBK)
Marcus Ljungqvist (MF)

Ett speciellt tack riktas till Thomas Ney på Region Skåne, Magnus Gustafsson på Trafikverket Region Syd samt CMP för hjälp i samband med framtagandet av godstrafikprogrammet.

Förord

Stadsutveckling, förtätning, attraktiva stadsmiljöer - ambitionsnivån är härligt hög i den fortsatta utbyggnaden av Malmö. Den nya översiktsplanen ger utrymme för en betydande expansion och ska ge utrymme för en befolkningstillväxt på 100 000 nya invånare. Eftersom staden ligger klämd mellan Öresund och Sveriges bästa jordar gäller det nu att planera smart, växa inåt och förtäta på redan bebyggda ytor. Samtidigt har staden investerat i en ny stor hamn, Norra hamnen, där många företag förväntas etablera sig och dra nytta av den trimodalitet (sjö, järnväg, väg) som läget erbjuder.

De senaste tre åren har jag ofta återkommit till frågan om hur mycket större varuflödena blir med hundra tusen fler malmöbor som ska ha mat och dryck varje dag, kläder, möbler, plattskärmar, joggingskor och mycket annat för att det ska bli ett gott stadsliv. Ökad e-handel medför också nya möjligheter - eller hot i stadsplaneringen?

Mat och prylar in, men sånt som blir slängt i soporna - givetvis ordentligt källsorterat - ska ju ut ur stan också. Det är ont om nyckeltal för vetgiriga inom detta område. Vi hittar grova uppskattningar på nationell nivå av typen: 800 kg livsmedel per person och år; 460 kg avfall per person och år; eller att 65 ton gods transporteras per person och år.

Vi måste börja jobba in ett mera flödesfokuserat synsätt i stadsplaneringen, det är en spännande utmaning. Det startar redan i översiktsplaneprocessen, och fortsätter i detaljplaneskedet för att slutligen kunna stämma av att allt faktiskt fungerar när det är dags att ge bygglov.

Detta är Malmö stads första godstrafikprogram. Vi är igång! Det är ett arbete som gatukontoret inte kan driva på egen hand. Komplexiteten är så hög, vi måste samverka med många intressenter med olika agendor. Godstransporter och citylogistik är nya begrepp för många. Insikterna och kunskaperna måste öka, såväl internt inom Malmö stad som externt.

Ett viktigt första steg är redan taget i bildandet av ett lokalt nätverk för godstransporter i Malmö. Jag är särskilt glad över det stora intresset från handeln och transportbranschen i detta nätverk.

Under de kommande åren kan vi, med detta godstrafikprogram som utgångspunkt, göra handlingsprogram och åtgärdsplaner som ska skapa riktigt bra förutsättningar för Malmö att hamna bland topplaceringarna på listan över Sveriges bästa logistiklägen. Vi ligger på nionde plats 2013. Och vi har definitivt potential att lyfta oss rejält.



Kerstin Gustafsson, gatudirektör

Innehåll

1	Sammanfattning	5
2	Inledning	6
2.1	Varför ett godstrafikprogram?	7
2.2	Godstrafiken i staden som ett eget trafikslag	7
2.3	Olika program inom trafiksektorn	8
2.4	Godstrafiken i ett regionalt perspektiv	8
3	Utmaningar som godstrafiken i Malmö står inför	10
3.1	Ett växande Malmö	10
3.2	Luftföroreningar och buller	11
3.3	Utvecklingen av Norra hamnen	11
3.4	Malmö som en del av godsnoten Öresund	12
3.5	Vad innebär en ökning av e-handeln för transporter?	12
4	Mål och strategier för godstrafiken i Malmö	13
5	Inriktningsmål	14
5.1	Godstrafiken i Malmö år 2020	14
6	Effektivitet och nyckeltal	15
6.1	Inriktningsmål 1 – Fungerar väl på stadens villkor	15
6.2	Inriktningsmål 2 – Skapa tillväxt i Malmö och Öresundsregionen	16
6.3	Inriktningsmål 3 – Medför minimal miljö- och hälsopåverkan lokalt och regionalt, samt minskad klimatpåverkan	17
6.4	Inriktningsmål 4 – Bidrar till en trygg och säker stad	18
7	Strategier och åtgärder	19
7.1	Strategi 1 – Samverka med externa aktörer för att utveckla godstrafiken i Malmö	20
7.2	Strategi 2 – Arbeta för en effektiv och säker citylogistik som ger en attraktiv stadsmiljö	21
7.3	Strategi 3 – Satsa på Norra hamnen och på sikt Glostorps vång som Malmös expansionsområde för logistikverksamhet för godsnoten Öresund	24
7.4	Strategi 4 – Satsning på förnybara bränslen samt rena, tysta och energisnåla transporter i godstrafiksektorn	26
7.5	Strategi 5 – Öka den interna kunskapsnivån i Malmö stads förvaltningar kring godstrafikfrågor	27
8	Prioriterade insatser under programperioden	28
9	Genomförande av strategier och åtgärder	29
10	Källor	30

1 Sammanfattning

Det är första gången Malmö tar fram ett program riktat speciellt mot godstrafiken. Anledningen är att frågor kring godstrafik har blivit allt mer aktuell i olika delar av kommunens verksamhet under senare tid. Programmet tar sikte på tiden fram till år 2020. Godstrafiken står inför ett antal utmaningar under de kommande åren. Inte minst ett ökat fokus kring miljöfrågorna samt den pågående befolkningsökningen som förväntas fortsätta framöver kommer att ha betydelse för citylogistiken i Malmö. När det gäller fjärrtrafiken ställs många förhoppningar på etableringen av Norra hamnen som ett trimodalt logistikcenter. Denna satsning förväntas kunna skapa ökad tillväxt och fler arbetstillfällen inom logistiksektorn. Samtidigt flyttas den tunga godstrafiken längre ut från stadens centrala delar. Parallellt med de aktiviteter som sker i Malmö pågår också förändringar i omvärlden som kommer att ha betydelse för godstrafiken via Malmö. Skåne har alltid varit en transitregion för gods mellan Skandinavien och det kontinentala Europa. Den kommande fasta förbindelsen över Fehmarn Belt väntas ytterligare förstärka detta.

I godstrafikprogrammet fastslås fyra inriktningsmål som handlar om stadens attraktivitet i förhållande till godstrafiken, Malmö som del av godsnoten Öresund, påverkan på miljö och hälsa samt trygghet och säkerhet.

För att uppnå de uppsatta inriktningsmålen har ett antal effektmål tagits fram. Effektmålen är de effekter som ska uppnås som ett resultat av inriktningsmålen. För att kunna följa upp utvecklingen kring dessa effektmål har också ett antal nyckeltal och indikatorer tagits fram.

I syfte att konkretisera effektmålen har fem överordnade strategier formulerats. Dessa strategier ska åstadkommas genom olika åtgärder.

Strategierna pekar på vikten av samverkan mellan olika aktörer samt behovet av kunskapsuppbyggnad inom Malmö stad kring frågor som rör godstrafiken. Ett antal initiativ kring citydistribution och samlastning ska öka effektiviteten och stärka stadens attraktivitet. Satsningar kring etablering av tyngre logistikverksamheter ska koncentreras till Norra hamnen och på sikt Glostorps vång. Slutligen ska satsningar på förnybara och renare bränslen samt tystare motorer göra så att godstrafiksektorn medför minimal miljö- och hälso-påverkan lokalt och regionalt, samt minskad klimatpåverkan.

Till detta godstrafikprogram följer också en nulägesbeskrivning som ska redovisa den fakta om godstrafiken i Malmö som finns samlat på olika håll. Efter antagande ska en handlingsplan upprättas. Tanken är att handlingsplanen ska revideras varje år och kopplas till budget.

Barnperspektivet har beaktats vid framtagandet av detta program. Eftersom programmets huvudsyfte är att skapa ett säkrare, snålare, renare och tystare transportsystem för godstrafik blir slutsatsen att om intentionerna i programmet genomförs kommer barnens uppväxtmiljö i Malmö att förbättras avseende bland annat luft- och bullerförorening samt trafiksäkerhet, speciellt i närheten av skolor och förskolor.

2 Inledning

Allt sedan staden uppkom som en marknadsplats har behov funnits av att frakta varor och produkter till, från och inom staden. Först fraktades varorna för hand eller med häst och vagn och så småningom mha. motorfordon. Godstrafiken i vårt moderna samhälle berör oss på flera sätt. Allting som köps och konsumeras måste på något sätt komma till oss som slutförbrukare, antingen till våra hem eller till de restauranger, caféer, affärer mm som vi besöker. Även returflödena i form av avfallshantering och återvinning måste fungera på ett rationellt sätt. Förhållandena vid en avbruten avfallshantering skulle snabbt bli besvärande i en stad av Malmös storlek. Vid byggnation måste mängder av schaktmassor transporteras ut från byggplatsen och nytt byggmaterial måste transporteras in. Med nuvarande planeringsinriktning mot en effektivare markanvändning kommer fler byggplatser att ligga inne bland eller i närheten av befintlig bebyggelse. Malmö

ligger i en jordbruksregion vilket i sig innebär många transporter inom livsmedelsindustrin, exempelvis till kvarnar, bagerier, sockerbruk och grossister. Logistik och distributionssektorn är dessutom i sig en stor arbetsgivare i staden med cirka 10 000 arbetsplatser och många är beroende av dessa branscher för sin inkomst. Med andra ord är vårt behov av transporter idag väldigt stort och någon förändring av detta verkar inte föreligga. Däremot förändras transportmönstren över tid, framförallt med tanke på den ökande handeln via internet. Även den ständiga effektiviseringen inom logistiknäringen med ökad stordrift och exempelvis just-in-time-leveranser och outsourcing är förändringar som påverkar distributionsmönstren. Med allt detta i beaktande måste godsets resa från start till mål ses i ett sammanhang, som en helhet. Samhällsnyttan av detta betraktelsesätt måste tydliggöras i det kommande arbetet.



Torghandeln på Möllevångstorget kräver också sin citylogistik.

2.1 Varför ett godstrafikprogram?

Fungerande varu- och materialflöden är helt avgörande för att staden skall fungera och vara attraktiv för dess invånare, näringsliv och besökare. Utan dessa flöden in och ut ur staden skulle knappt livet vara möjligt för de idag drygt 300 000 invånarna i Malmö. För att varor skall komma fram och avfall skall kunna transporteras bort måste alltså godstrafiken fungera. I syfte att utveckla godstrafiken i staden och för att kunna hantera de negativa konsekvenserna av denna avseende buller, luftföroreningar, klimatpåverkan, trafiksäkerhet och trygghet behövs ett samlat grepp - ett program för godstrafiken. Eftersom det är första gången Malmö stad utarbetar ett godstrafikprogram har extra vikt lagts vid att ta reda på och beskriva hur godstrafiken ser ut i Malmö idag och vilka miljökonsekvenser som den medför. Detta beskrivs i nulägesbeskrivningen "Godstrafiken i Malmö" som utgör underlag till godstrafikprogrammet. Godstrafikprogrammet kommer att kompletteras med en handlingsplan. Handlingsplanen beskriver de åtgärder som ska göras under de kommande 5-7 åren för att nå de mål som sätts upp i godstrafikprogrammet. Tanken är att denna ska revideras varje år och vara kopplad till budget för genomförande av olika projekt och åtgärder.

Godstrafiken fungerar som en marknad i vilken olika aktörer agerar i konkurrens med varandra för att sälja samma eller liknande produkter och tjänster. Godsets väg genom samhället från avsändare till mottagare är komplext. Oftast används flera transportmedel såsom sjöfart, järnväg, vägtrafik och ibland även luftfart i samma transportkedja. Omlastning sker vid terminaler som kan se olika ut beroende på transportmedel. Det kan vara i form av hamnar, kombiterminaler för järnväg eller lastbilsterminaler. Godstrafiken kan

således se väldigt olika ut beroende på vilket transportmedel som används.

Generallt gäller att Malmö stad är med och sätter ramarna för godstrafiken inom flera områden. Detta gäller främst trafikregleringsfrågor och stadsbyggnadsfrågor men också inom miljöområdet. Som markägare samt genom planmonopolet har kommunen en viktig roll vid exploatering och utveckling av nya verksamhetsområden och logistikområden. Malmö stad äger dessutom industrispåren i hamnen och Fosie Industriby. I sin roll som huvudman för vård, skola och omsorg är kommunen en stor varuägare i staden och upphandlar många av de transporter som rör sig i Malmö. Själva distributionen av varor i stort sker på en marknad med olika aktörer inblandade i logistikkedjan. Detta gör att kommunens påverkansmöjligheter i princip är begränsade till ovan nämnda områden.

Malmö stad har sedan länge arbetat med godstrafikfrågor inom olika delar av verksamheten. Exempel på detta är trafikreglering, stadsplanering genom plan- och bygglagen, projekt för samlastning eller investeringar i nya hamnanläggningar i Norra hamnen. Varje verksamhetsområde har hanterat godstrafikfrågorna utifrån sitt eget perspektiv och det saknas ett samlat grepp om godstrafiken. Malmö stad är dessutom i sig själv en stor varuägare som genererar godsflöden, framförallt till verksamheter såsom vård, skola och omsorg. Kunskapsnivån om godstrafik inom de tekniska förvaltningarna inom Malmö stad är skiftande. Ett viktigt motiv till att ta fram ett speciellt program för godstrafiken är att lyfta fram godstrafiken internt inom Malmö stad och öka kunskapen om branschens speciella krav och förutsättningar.

2.2 Godstrafiken i staden som ett eget trafikslag

Godstrafiken i staden har traditionellt betraktats som en del av biltrafiken i planeringen. Likheterna är många men man måste också komma ihåg att godstrafiken verkar under villkor och förhållanden som skiljer sig från privatbilismen. När fordonen är i rörelse på vägnätet fungerar godstrafiken som den övriga biltrafiken, men vid lastning och lossning har man särskilda krav

på tillgänglighet och uppställning. Inte minst med tanke på arbetsmiljöaspekter är detta viktigt att beakta i planeringen. Därför är det relevant att hantera **godstrafiken i staden som ett eget trafikslag**. Med detta betraktelsesätt blir det mycket enklare att hantera de speciella förutsättningar som gäller för godstrafiken men också att möta de negativa konsekvenserna för

miljö och hälsa som kan kopplas till godstrafiken med lastbil. Detta kommer att ha betydelse speciellt vid planering, detaljplaneläggning, trafikreglering och ombyggnader av befintliga

gatumiljöer. Med detta betraktelsesätt kan också cykelåkeriernas verksamhet ses som en del i detta trafikslag.

2.3 Olika program inom trafiksektorn

Kommunens planering utgår från översiktsplanen. Den nu gällande planen togs fram år 2000 och en aktualisering gjordes år 2005. Just nu pågår arbetet med en ny översiktsplan för Malmö, ÖP 2012. För att fördjupa olika delar och ämnesområden inom trafiksektorn görs olika program. I programmen beskrivs ett ämnesområde eller ett geografiskt område mer sammanhållet. I programmen sammanfattas en viljeinriktning och en idé om hur en viss fråga ska behandlas. Fördelen med program är att man inte löser frågorna akut då de uppstår. Istället ser man till helheten och tar ställning till hur ett ämnesområde ska behandlas. Alla program som görs av Malmö stad har sin grund i översiktsplanen för Malmö. I godstrafikprogrammet ska Malmö stads mål och visioner för godstrafiken i staden beskrivas på samma nivå och på motsvarande sätt som skett i exempelvis cykelprogrammet och fotgängarprogrammet.

Idén om att ta fram ett program för godstrafiken kommer bland annat från trafikmiljöprogrammet för Malmö stad 2012-2017. Under strategin Främja rena, snåla och tysta fordon och transporter står följande: "En strategi för hållbara godstransporter (alltså ett godstrafikprogram) ska tas fram. I denna strategi kan bl.a. tas upp godsterminaler/ omlastningsstationer, ITS-lösningar, citylogistik och distributionslösningar, reglering av gods-transporter, godshantering i detaljplaner, gods-nätverk och regional samverkan, Malmö stads egna godstransporter samt alternativa bränslen och fordonsutveckling". Inom Malmö stad pågår också arbetet med en ny Trafik Och MobilitetsPlan (TROMP). Denna är tänkt att sammanväga alla trafikslag inom Malmö stad, även godstrafik. Detta godstrafikprogram kommer att utgöra ett underlag till TROMPen.

2.4 Godstrafiken i ett regionalt perspektiv

Parallellt med framtagandet av detta godstrafikprogram pågår i Region Skånes regi ett arbete med en ny godsstrategi för Skåne. Första gången detta gjordes var år 2004. Fokus för Region Skånes godsstrategi och Malmö stads godstrafikprogram blir av naturliga skäl olika men de strävar i samma riktning. För Region Skåne ligger fokus mer på Skåne som transitregion för gods på väg och järnväg. I förslag till Godsstrategi för Skåne, Remissutgåva 2013-06-12 pekas Malmö hamn ut som ett av sex intermodala lägen av strategisk betydelse för transportflöden till och från Skåne tillsammans med hamnarna i Helsingborg, Trelleborg, Ystad samt utvecklingslägena för logistik i Hässleholm samt Bjuv/Åstorp. I de stora och övergripande frågorna går Region Skånes godsstrategi och

Malmö stads godstrafikprogram hand i hand kring frågorna om den framtida utvecklingen, inte minst ur miljöperspektivet.

Även Trafikverket har tagit fram ett regionalt planeringsunderlag för godstrafik. Detta dokument heter "Konkretisering av nationell godsstrategi Trafikverket Region syd". Rapporten redogör för strategiska inriktningar för godsnoder, lastplatser, hamnar, terminaler, markbehov och citylogistik inom de utpekade stråken för gods-transporter. Malmö pekas ut som en av de mest betydelsefulla noderna för gods inom region syd tillsammans med Trelleborg och Helsingborg. Det är hamnen, rangerbangården och kombiterminalerna som är viktiga i detta sammanhang.

Vad avses med begreppet godstrafik i detta program och vilka fordonstyper berörs?

Med godstrafik avses i detta program:

- All tung trafik förutom busstrafik. Det kan röra sig om fordon för varudistribution, avfallstransporter, flyttransporter, bygg- och anläggningstransporter och tanktransporter, men inte rena arbetsmaskiner såsom mobilkranar och traktorer.
- De lätta fordon, inklusive cykel, vars huvudsyfte är att användas i varuleveranskedjan.
- Järnvägstrafik och hamntrafik

Tung trafik är ett samlingsnamn för alla fordon som är tyngre än 3,5 ton. De flesta av dessa fordon är antingen lastbilar eller bussar. Detta program gäller också lätta fordon vars huvudsyfte är transport av varor och distribution. Fordon som hantverkare använder i tjänsten eller som företag använder för serviceändamål faller utanför programmets ramar.

Man brukar skilja på citylogistik och fjärrgodstrafik, vilka skiljer sig åt avseende funktion och karaktär:

- Citylogistik - med detta avses gods- och varuförsörjningen för stadens invånare, företag och besökare. Transporterna är till karaktären kortväga och görs med lastbilar, mindre varubilar eller med cykelåkerier. Även returflöden i form av avfallshanteringen är en del av citylogistiken.
- Fjärrgodstrafik - med detta begrepp avses de långväga transporterna till och från samt förbi staden. Dessa transporter utförs med större lastbils ekipage, järnväg, sjöfart eller luftfart. Trafiken genom Malmö hamn och Malmö Kombiterminal är exempel på fjärrtrafik. Skåne är också en stor transitregion för fjärrtrafik mellan Skandinavien och Kontinenten.

Omlastning av gods mellan fordon avsedda för citylogistik och fordon avsedda för fjärrtrafik sker i terminaler som oftast ligger belägna i stadens perifera delar. Även hamnar och kombiterminaler för järnväg kan räknas till kategorin terminaler.

Flygfrakt anses inte rymmas inom ramen för detta program, eftersom det inte finns någon flygplats inom Malmö kommuns gränser. Gods som anländer med flygfrakt till Malmö Airport och Köpenhamns flygplats Kastrup färdas med lastbil till Malmö och behandlas därför som lastbilsgods genomgående i detta program.

3 Utmaningar som godstrafiken i Malmö står inför

3.1 Ett växande Malmö

Framtidens Malmö ska i princip växa inom det utbredningsområde som staden har idag. Detta innebär flera utmaningar för citylogistiken. Dels ska nya Malmöbor förses med livsmedel och andra varor, deras avfall ska tas om hand och nya hus med bostäder och verksamheter ska byggas i den allt tätare staden. Allt detta kommer att generera mer gods som ska förflyttas in, ut och inom stadens begränsade utrymme. Med fler Malmöbor kommer också konkurrensen om gatuutrymmet att öka. Kollektivtrafiken kommer att behöva prioriteras med egna

körfält och på sikt planeras för införande av spårvagnar. Fler cykelbanor ska byggas ut längs de större gatorna och den ökande gångtrafiken kräver mer utrymme. Detta gör att den resterande trafiken måste samsas på en mindre yta än idag. Personresorna kan göras mer effektiva genom en övergång från bilåkande till kollektivtrafikåkande eller att färdas gående eller cyklande. En annan aspekt av detta är att kraven på yteffektivitet för logistiketableringar ökar i takt med att den tillgängliga marken för byggnation i staden krymper.



Vid leveranser måste ibland butikspersonalens tid läggas på att hantera gods istället för att hjälpa kunder.

3.2 Luftföroreningar och buller

En utmaning för godstrafiken i de inre delarna av staden blir att kunna hantera en större mängd gods och samtidigt minska sina emissioner av buller och luftföroreningar. Idag står den tunga trafiken för en betydande del av utsläppen av luftföroreningar och tillskottet av buller i förhållande till sitt utförda trafikarbete. Ansträngningar för att minska

personbilstrafiken sker exempelvis i form av Mobility Managementåtgärder så att fler resor överförs till kollektivtrafik, cykling och resor till fots. Motsvarande ansträngningar inom godstrafikområdet kommer att handla om renare och tystare fordon samt effektivare distribution.

3.3 Utvecklingen av Norra hamnen

I Norra Hamnen planeras ett logistikcenter som kan hantera gods via väg, järnväg och sjöfart. Ett av syftena med denna satsning är att lyfta ut den tunga godstrafiken från stadens inre delar, exempelvis från Nyhamnsområdet som planeras omvandlas till blandad stadsbebyggelse på sikt. I och med detta kommer den tunga godstrafikens

påverkan lokalt i stadens inre delar att minska. Ett annat syfte är att kunna utveckla Malmö som logistikregion i samklang med övriga Skåne och den danska sidan av Öresundsregionen. Satsningen i Norra hamnen erbjuder stora möjligheter att utveckla näringslivet kopplat till transportsektorn.



CMPs anläggning i Norra hamnen med färjeterminal, kombiterminal och containerhantering sett från taket av Heidelberg Cements silobyggnad.

3.4 Malmö som en del av godsnoden Öresund

I det regionala perspektivet är Malmö en del av logistikregionen kring Skåne och Öresund. Transittrafiken genom Skåne har visat en kraftig ökning under 2000-talet. Ett exempel på detta är att den tunga trafiken på Yttre Ringvägen runt Malmö har ökat kraftigt. Ökningen mellan år 2005 och 2012 har varit 47 % för medelvardagstrafiken på snittet söder om

Sunnanå Trafikplats. Transittrafiken via lastbil kommer framförallt från hamnarna i sydvästra Skåne, medan godstrafiken på järnväg till stora delar är kopplad till Öresundsbron. En fortsatt ökning av transittrafiken kommer att ställa krav på utvecklingen av infrastrukturen runt och i Malmö.

3.5 Vad innebär en ökning av e-handeln för transporterna?

En utveckling inom detaljhandeln som kan komma att innebära förändringar för hur transporterna fördelas i staden, är ökad internet-handel och beställning av hemleverans av varor, t.ex. matkassar. Istället för leveranser till butiker kan leveranser direkt till hemmen eller utlämningsställen komma att öka. Kommunen måste ha denna fråga under bevakning för att kunna agera på lämpligt sätt. En ökad distributionstrafik kan påverka trafiksäkerhetssituationen främst i bostadsområdena med lek och vistelsemiljöer, men också generellt i staden som helhet.

Handelns utredningsinstitut HUI Research presenterade nyligen en rapport (Scenarion för e-handels framväxt) där man bl.a. konstaterar att e-handeln ännu befinner sig i sin linda, men utvecklingen går raskt framåt. Tre olika scenarier presenteras i rapporten. Bedömningen i det försiktiga scenariot är att e-handeln utgör 12 % av all detaljhandel år 2022. Motsvarande nivå för det mest extrema scenariot är 36 %. Detta ska jämföras med att e-handeln år 2012 utgjorde cirka 5 % av den totala detaljhandelsomsättning i Sverige.

4 Mål och strategier för gods- trafiken i Malmö

Programmet är uppbyggt kring mål på olika nivåer samt strategier och åtgärder som kopplas till dessa. Slutligen sammanfattas åtgärderna i en handlingsplan.

Inriktningsmål - Svarar på frågan vart vi ska nå på längre sikt.

Effektmål - Svarar på frågan vilka effekter vi skall uppnå med våra mål.

Nyckeltal och indikatorer - Mätbara faktorer som indikerar hur utvecklingen av effektmålen ser ut över tid. Tanken är att genom olika mätningar eller andra undersökningar följa utvecklingen för nyckeltalen och indikatorerna under programperiodens gång.

Strategier - Beskriver hur vi skall uppnå inriktningsmålen.

Åtgärder - Anger vilka åtgärder som skall vidtas inom de olika strategierna.

Handlingsplan - Sammanfattar åtgärderna och pekar ut ansvar för genomförandet av åtgärderna i programmet. En mer detaljerad handlingsplan för detta godstrafikprogram kommer att tas fram efter programmets antagande.

För att förklara hur dessa nivåer hänger ihop ges nedan ett exempel som inte är hämtat från området godstrafik, utan från ämnesområdet trafiksäkerhet.

Exempel

Som inriktningsmål vill kommunen arbeta för förbättrad trafiksäkerhet i staden. Ett effektmål kopplat till detta kan vara att trafikolyckorna skall minska. Genom att mäta utvecklingen i olycksstatistiken kan man ta fram nyckeltal såsom exempelvis antal dödade och svårt skadade per 1 000 invånare. För att kunna uppnå dessa uppsatta mål måste man ha en strategi. En sådan strategi skulle kunna vara att bygga om vissa punkter i gatunätet. En konkret åtgärd skulle kunna vara att bygga om cykelöverfarten vid X-gatan. I en handlingsplan tar man fram de åtgärder som behövs och beskriver vem som skall utföra åtgärden för att bygga om cykelöverfarten vid X-gatan.

5 Inriktningsmål

Den översta nivån i målhierarkin kallas inriktningsmål. Denna nivå innehåller mål som är övergripande för arbetet med godstrafik i

Malmö och ska peka ut en inriktning för det fortsatta arbetet. Målen är långsiktiga och ska gälla under lång tid framöver.

Inriktningsmål

Godstrafiken i Malmö ska utvecklas så att den...

1. **Fungerar väl på stadens villkor**
2. **Skapar tillväxt i Malmö och Öresundsregionen**
3. **Medför minimal miljö- och hälsopåverkan lokalt och regionalt, samt minskad klimatpåverkan**
4. **Bidrar till en trygg och trafiksäker stad**

5.1 Godstrafiken i Malmö år 2020

Genom en effektiv och resurssnål varuförsörjning har Malmö utvecklats och blivit mer attraktivt att vistas och verka i. De effektiva och resurssnåla godstransporterna har medfört att näringslivet i staden har utvecklats och nya arbetstillfällen skapats. Nya logistiklösningar för citydistribution har börjat vinna terräng, såsom leveranser med cykel. Samtidigt har effekterna på miljön minskat jämfört med hur det var år 2014. Förnybara bränslen har blivit allt mer vanliga för godstrafikfordon. Detta har medverkat till att klimatmålen har kunnat nås och att luftkvaliteten lokalt har förbättrats märkbart. Även bullersituationen för de boende i den tätare staden har förbättrats tack vare utveckling av fordon och nya logistikupplägg. Trafiksäkerheten kring tunga fordon har även den förbättrats betydligt sedan år 2014.

Alla dessa framsteg har åstadkommit med hjälp av utvecklingen av fordon och logistiklösningar, smartare planering, initiativ från företag att skapa hållbara lösningar och ett utökat samarbete mellan det privata näringslivet, offentliga organisationer och akademien.



Även leveranserna måste bli hållbara i framtidens Malmö. Källa: CIVITAS

6 Effektmål och nyckeltal

Effektmålen är uppställda under de olika inriktningsmålen som redovisats och diskuterats

ovan. Under effektmålen följer nyckeltal som kan följa upp ett eller flera effektmål.

6.1 Inriktningsmål 1 – Fungerar väl på stadens villkor

Effektmål

- Godstrafiken ska bidra till en attraktiv stad.
- Nöjdheten med godstrafiken ska öka.
- Godstrafiken ska fungera mer effektivt.
- Konsekvenserna av yttre störningar, såsom väder och klimat, på godstrafiken ska minskas.

För att uppnå en attraktiv stadsmiljö måste transporter och avfallshandlingen i staden tillåtas att fungera effektivt, men med hänsyn till de stadsmiljöer som trafikeras. Med effektivitet avses inte att köra fort på gatorna, utan att förhållandena för godstrafikens aktörer ska vara goda och genomtänkta, inte minst nära leveransstället. Om inte flödena i staden fungerar på ett effektivt sätt och distributionen eller om avfallshandlingen fallerar kommer stadens invånare, besökare och näringsidkare inte att uppfatta staden som attraktiv. En del av attraktiviteten i en stad är att man ska kunna lita på att varuförsörjningen och avfallshandlingen fungerar, även vid yttre påfrestningar som exempelvis snöfall. En utmaning för godstrafiken blir att hantera den gradvisa förändringen som en förtätning innebär genom ökad effektivisering. Ett exempel på detta skulle kunna vara att arbeta mer med samlastning i syfte att minska de totala körsträckorna i staden samtidigt som

Nyckeltal

- Antalet leveransfordon i utvalda snitt kopplat till befolkningsutvecklingen.
- Antal anrop till kommunala institutioner.
- Invånare, kunder och näringslivets synpunkter på godstrafiken.

varje lastenhet kan fyllas mer. Ett annat exempel kan vara att utnyttja andra trafikslag såsom cykel i den täta innerstadsmiljön som ett komplement när lasten inte är så skrymmande. I Malmö finns idag renodlade cykelåkerier. De kan lasta upp till 300 kg eller 3 m³ på varje cykel. EU-projektet Cycle Logistics räknar med att 42 % av den befintliga motoriserade yrkes- och godstrafiken kan flyttas över till cykel. Så många transporter är kortare än 5 km, har en godsvikt på mindre än 200 kg och ingår inte i en transportkedja som kräver bil. Behovet av effektivitet kan förhoppningsvis leda till att andra transportlösningar än de traditionella kan utvecklas i samklang med utvecklingen av en attraktiv stad.

Nyckeltalen beräknas utifrån intervjuer med invånare, kunder och näringsidkare. Målet är att nöjdheten med godstrafiken ska öka med tiden bland de personer som intervjuas.

6.2 Inriktning mål 2 – Skapa tillväxt i Malmö och Öresundsregionen

Effektmål

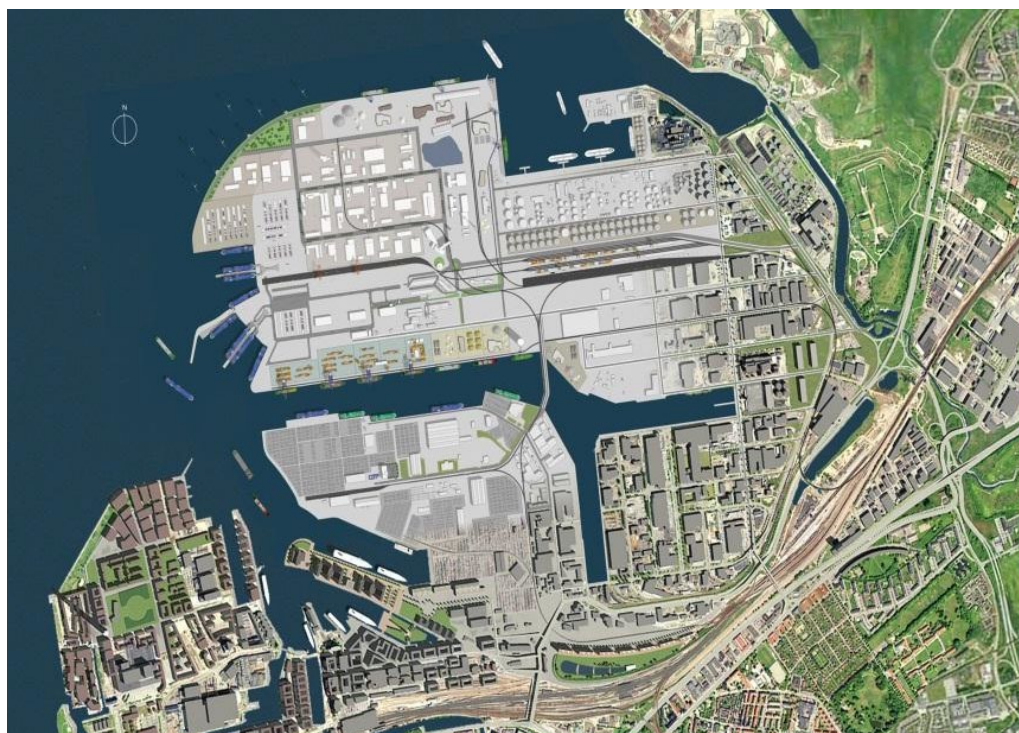
- Fler arbetstillfällen ska skapas inom logistiksektorn genom attraktiva etableringsmöjligheter framförallt i Norra hamnen och på sikt Glostorps vång.

Nyckeltal

- Antalet arbetstillfällen inom logistikbranschen.
- Antalet etableringar av företag med logistikinriktning.

Många Malmöbor arbetar idag inom logistikrelaterade verksamheter på något sätt. Sektorn är en viktig näringsgren och stor arbetsgivare i hela Öresundsregionen. För att skapa ökad tillväxt måste sektorn tillåtas expandera och utvecklas. Plats för detta bereds i översiktsplanen framförallt i Norra hamnen och på sikt också i Glostorps vång, söder om Malmö. Båda utvecklingsområdena har anslutningsmöjligheter till det överordnade järnvägsnätet. Glostorps vång får dock anses vara känsligt ur bl.a. miljö- och landskapsbildssynpunkt. Genom en överflyttning av långväga godstrafik från landsväg till järnväg uppnås bl.a. fördelar för miljö och trafiksäkerhet. Malmö är med sin

bangård och två kombiterminaler en viktig nod för järnvägstrafiken till och från kontinenten. Betydelsen av Malmö hamn bekräftas även på europeisk nivå. EU-kommissionen har pekat ut Malmö hamn som en så kallad CORE-hamn, med särskild betydelse för transportnätet i Europa. Malmö ligger även vid en av de tio järnvägskorridorer i Europa som har identifierats som särskilt centrala. En välfungerande logistiksektor i en stad är i sig ett smörjmedel även för att andra branscher och näringsgrenar skall kunna skapa tillväxt. Nyckeltalen beräknas utifrån statistik över företagsetableringar och därtill kopplade arbetstillfällen.



CMPs visionsbild för de utbyggda anläggningarna i Norra hamnen

6.3 Inriktning mål 3 – Medför minimal miljö- och hälsopåverkan lokalt och regionalt, samt minskad klimatpåverkan

Effekt mål

- Godstrafikens bidrag till stadens utsläpp och halter av luftföroreningar (NOx/NO2, SOx/SO2, CO2 och luftburna partiklar) ska minimeras.
- Godstrafiken i Malmö ska vara tyst och energisnål.
- Överflyttning av långväga godstrafik till järnväg och sjöfart från vägtransporter i så hög grad som möjligt.

Nyckeltal

- Godstrafikens bidrag till bullernivån i några utvalda punkter.
- Godstrafikens bidrag till haltnivån för utsläpp till luften i några utvalda punkter.
- Andel tunga fordon som uppfyller gällande krav för miljözonsbestämmelserna, då de körs inom miljözonen.
- Andel av transporter till/från/inom den nuvarande miljözonen som sker med fordon som kan och är godkända för att köras på till övervägande del förnybart bränsle eller helt eller delvis med eldrift.
- Andel av transporterna som handlas upp av Malmö stad som sker med förnybar energi.

Den tunga trafiken utgör ungefär 10 % av trafikarbetet i Malmö men bidrar till en betydligt större del av trafikbullernivån och luftföroreningarna, se nulägesbeskrivningen "Godstrafiken i Malmö – en nulägesbeskrivning". Därför är godstrafiken med tunga fordon ett viktigt område att beakta för att uppnå målen om utsläpp och energianvändning

samt för att skapa en förbättrad situation för boende som störs av buller från trafiken längs Malmös gator. Genom att aktivt arbeta för att reducera luftföroreningar och därtill kopplade miljö kvalitetsnormer samt buller från bl.a. godstrafiken, kan bebyggelseplaneringen och förtätningen i den existerande staden underlättas. Detta gör att miljömål och tillväxtmål kan gå hand i hand.

Halter av luftföroreningar och bullernivåer är viktiga aspekter för frågan om hälsa för stadens invånare. Detta gör också att frågorna kring godstrafikens miljöpåverkan vidgas till att också handla om den sociala hållbarheten i staden och skillnaderna mellan olika stadsdelar i staden.

Gatukontoret mäter årligen hur tunga fordon följer reglerna som gäller i miljözonen. De senaste åren har regelefterlevnaden legat kring 90-95%, vilket får anses vara relativt bra och är på ungefär samma nivå som resten av miljözonsstäderna i landet. Men målet måste naturligtvis vara 100 % regelefterlevnad. Det är numera enklare för polisen att kontrollera om tunga fordon uppfyller kraven, eftersom det enbart är motorns ålder och euroklass som avgör om fordonet får färdas i miljözonen och inte som tidigare bränslet i tanken.

Nyckeltalen beräknas fram utifrån modeller för luftföroreningssituation och trafikbuller, trafikräkningar samt uppgifter internt från Malmö stads organisation. När det gäller sjöfarten är det viktigt att man här arbetar för att minska sina utsläpp för att göra detta transportsätt miljövänligare.



Sveriges första cykelåkeri MoveByBike i farten

6.4 Inriktning mål 4 – Bidrar till en trygg och säker stad

Effektmål

- Trafiksäkerheten då godstrafik är inblandad såväl som hanteringen av farligt gods ska förbättras.
- Trygghet i samband med godstrafik ska öka.

I Malmö är lastbilstrafiken inblandad i 8 % av alla trafikolyckor som sker idag. Detta motsvarar ungefär den andel av trafikarbetet i Malmö som den tunga trafiken exklusive busstrafik utgör. Däremot är den tunga trafiken överrepresenterad när det gäller olyckor med oskyddade trafikanter (cyklister och fotgängare). I 30 % av alla dödsolyckor mellan år 2003 och 2012 har lastbilar eller tunga lastbilar varit inblandade på något sätt. Olyckor mellan lastbilar och oskyddade trafikanter sker framför allt i centrala Malmö, där många cyklister och fotgängare rör sig. Under en tio-årsperiod har 12 dödsolyckor inträffat då cyklister eller fotgängare blivit påkörda av lastbilar, varav två vid högersväng i kombination med en cykelbaneöverfart. Ytterligare satsningar på trafiksäkerheten för godstrafiken är alltså välbehövda och kommer att tas upp i det kommande arbetet med ett nytt trafiksäkerhetsprogram för Malmö som

Nyckeltal

- Antalet döda eller svårt skadade orsakade av godstrafikfordon.
- Trygghetsindex kring godstrafiken.
- Antalet anlöp av godstrafik kring skolor, förskolor och äldreboende.

pågår. Detta gäller speciellt högersvängande tunga fordon i kombination med cyklister på cykelbaneöverfart. Trygghet är till skillnad från trafiksäkerhet en parameter som visar hur människor upplever trafiksituationen subjektivt.

Nyckeltalen beräknas genom att studera statistik för trafikolyckor samt genom att mäta den upplevda tryggheten kring godstrafiken i samband med de trygghetsmätningar som Malmö stad gör varje år. Antalet anlöp kring kommunala institutioner mäts.

Malmö stad arbetar fortlöpande med jämställdhetsintegrering i det dagliga arbetet. Inom godstrafiksektorn kan detta komma till uttryck framförallt genom arbetet med trafiksäkerhet och trygghet samt genom arbetsmiljöfrågor inom godstrafiksektorn.



Långa lastbilsekipage som gör högersväng i kombination med cyklister är ett uppmärksammat trafiksäkerhetsproblem

7 Strategier och åtgärder

För att beskriva hur vi skall uppnå de olika inriktningsmålen och deras respektive effektmål har fem strategier med ett antal åtgärder kopplade till sig tagits fram. Strategierna presenteras sammanfattat nedan. Varje strategi kan höra samman med flera olika inriktningsmål. Tanken med strategierna är

att sammanfatta olika satsningar under ett gemensamt område. Detta skall tydliggöra vilka satsningar som behövs för att åstadkomma godstrafikprogrammets mål. Till varje strategi finns sedan olika åtgärder kopplade. Åtgärderna anger vilka handlingar som måste göras för att förverkliga respektive strategi.

Strategier

1. **Samverka med externa aktörer för att utveckla godstrafiken i Malmö.**
2. **Arbeta för en effektiv och säker citylogistik som ger en attraktiv stadsmiljö.**
3. **Satsa på Norra hamnen och på sikt Glostorps vång som Malmös expansionsområde för logistikverksamheter för godsnoden Öresund.**
4. **Satsa på förnybara bränslen samt rena, tysta och energisnåla transporter i godstrafiksektorn.**
5. **Öka den interna kunskapsnivån i Malmö stads förvaltningar kring godstrafikfrågor.**



Malmö nyaste lastfar (underjordisk lastgata) ligger under S:t Johannesgatan vid Triangelns köpcentrum

7.1 Strategi 1 – Samverka med externa aktörer för att utveckla gods- trafiken i Malmö

Strategi 1 berör inriktningsmål 1, 2, 3 och 4.

Åtgärder

- Fortsatt samverkan i godsnätverk för citylogistik i Malmö.
- Fortsatt medverkan i olika nätverk kring godstrafik.
- Initiera ett godsnätverk för fjärrtrafiken som berör Malmö.
- Utöka dialogen med polismyndigheten i syfte att öka insatserna kring tung trafik i Malmö.
- Upprätthålla täta kontakter mellan planerare och beslutsfattare på olika nivåer (stat/region/kommun).

Godsnätverket för citylogistik i Malmö

Ansvar för att godstrafiksektorn utvecklas ligger hos många aktörer, däribland kommunen. Erfarenhet från andra städer visar att det bästa sättet att arbeta kring dessa frågor är genom samarbeten och nätverk. Därför bildades under hösten 2012 "Godsnätverket för citylogistik i Malmö". Nätverket leds av Malmö stad i samarbete med Sveriges Åkeriföretag region Syd. Området som berörs är i princip den geografiska utbredningen som Malmö citysamverkan har. Medlemmarna kommer från olika delar av distributionskedjan såsom åkerier, fastighetsägare, Citysamverkan, centrumledning och handeln.

Deltagarna representerar sin del av kedjan och inte sitt enskilda företag eller organisation. Gruppen träffas 3-4 gånger per år. Syftet med nätverket är att sprida kunskap och förståelse om citydistribution mellan de olika aktörerna samt vara rådgivande. Alla äger en del av problemet/lösningen för att få en väl fungerande citydistribution. I förlängningen kan olika samarbeten mellan aktörer inom gruppen också bli aktuella för att utveckla citydistributionen till att fungera bättre. Gruppen kan också användas för att följa upp och mäta utveckling och attityder i branschen för de mål som sätts upp i detta program.

Den närmaste förebilden i Sverige finns i Göteborg och där har denna konstellation fungerat väl under 5 år. Ute i Europa finns många exempel på godsnätverk. Huvudmannskapet kan se olika ut och vissa nätverk fungerar mer som en remissinstans till staden.

Nationell satsning på citylogistiken

Uppkomsten av nätverket för citylogistik i Malmö är en direkt följd av den avsiktsförklaring om Nationell Satsning på Citylogistiken som bl.a. Malmö stad skrev under i maj 2012. Nätverket Nationell satsning på Citylogistik är ett nätverk som syftar till att öka samarbetet och kunskapsutbytet kring citylogistik. Representanter i nätverket är Göteborgs, Malmö och Stockholms stad, Trafikverket Region Syd, Väst och Stockholm, Sveriges Kommuner och Landsting, Transportgruppen samt Svensk Handel. Initiativet till nätverket togs av Näringsdepartementet genom dåvarande Logistikforum som var ett rådgivande organ till regeringen och infrastrukturministern.

Skapa ett nätverk för fjärrtrafiken

För att kunna öka förståelsen för frågor kring fjärrtrafiken med anknypning till Malmö förslås att ett godsnätverk också skapas för fjärrtrafiken. Detta behöver dock inte se ut som nätverket Citylogistik utan kan ha en lösare form. Erfarenheten är att frågor kring godstrafik är väl lämpade att hantera i nätverk och samarbeten. En viktig förklaring till detta är att verktygen till lösningar finns hos fler parter, både privata och offentliga.

Tanken är att frågeställningarna som nätverket ska hantera ska vara geografiskt begränsade lokalt till Malmö kommun trots att fjärrtrafiken i sig är vidsträckt av naturliga skäl. Tanken är att lyfta upp utmaningar och problem som kan lösas och hanteras lokalt såsom uppställningsplatser och andra frågor kring infrastruktur.

Exempel på ökade insatser kring tung trafik kan vara kontroller att fordonen uppfyller kraven för miljözonen eller längdbegränsningen inne i Malmös 12 meters zon.



Uppställda lastbils ekipage i Norra hamnen i väntan på att skeppas till Tyskland

7.2 Strategi 2 – Arbeta för en effektiv och säker citylogistik som ger en attraktiv stadsmiljö

Strategi 2 berör inriktingsmål 1, 3 och 4.

Åtgärder

- Genomdriva samlade transporter för kommunens godsflöden.
- Initiera pilotprojekt för samlastning i samverkan med näringslivet.
- Genomföra minst tre pilotprojekt för förbättrad lastning/lossning/avfallshandling samt cykellogistik i centrum.
- Se över bestämmelser för tung trafik med avseende på begränsningszoner och stråk samt genomföra en utredning om hur den tunga trafiken fördelar sig på gatunätet kopplat till driftskostnaderna.
- Verka för skärpta säkerhetskrav vid upphandling av Malmö stads transporter.
- Mäta tryggheten kring godstrafik.
- Beakta trafiksäkerhet och tillgänglighet för godstrafiken och avfallshandlingen i planeringsprocessen.
- Se över behovet av säkerhetshöjande åtgärder på det rekommenderade vägnätet för farligt gods samt bevaka denna fråga för järnvägsnätet då denna aktualiseras i olika sammanhang.

Samlastning generellt

Samordnad varudistribution, eller samlastning, är ett koncept som bygger på att varor från olika leverantörer samlas i ett fordon för den sista stadsnära transporten fram till mottagaren ("the last mile"). Syftet med detta är bl.a. att uppnå minskade körsträckor och att kunna öka fyllnadsgraden i fordonet. Detta skapar vinster för såväl miljö som för trafiksäkerheten. Om transporten på detta sätt skräddarsys kan också fordon med optimala miljöförutsättningar användas. I en undersökning av WSP gjordes simuleringar kring samlastning på stadsdelen Södermalm i Stockholm, som omfattar 850 mottagare av livsmedel. Med antaganden om att alla anslöt sig till samlastningen och att alla varor samlades (vilket dock inte är rimligt) minskade antalet fordonskilometer med 31 %, antalet fordon med 42 %, körtiden med 44 %, koldioxidutsläppen och andra skadliga utsläpp minskade med 31 % (utsläpp beräknade ur körsträcka med schablonbelopp). Omsätts detta till Malmö inser man snabbt de stora fördelarna för luftmiljön (såväl lokalt, regionalt som globalt) och för trafiksäkerheten. En annan viktig effekt skulle bli att attraktiviteten för centrum skulle öka om antalet stora fordon på affärsgatorna minimerades.

Samlastning av kommunens egna flöden

I EU-projektet IDIOMA (Innovativ intermodal distribution i tätortsmiljö), ett projekt som pågick 1999-2001 med fortsättning till 2003, provades samlastning där varutransporter från tio leverantörer samdistribuerades till sammanlagt 185 leveransadresser i tre av Malmös dåvarande stadsdelar, Husie, Kirseberg och Centrum. Utvärderingen som gjordes efteråt resulterade i en generellt sett positiv bild från de medverkanden och förhoppningen var att kunna utöka samdistributionen ytterligare. De uppmärksammade fördelar som presenterades i utvärderingen var kopplade till miljö, ekonomi, konkurrens och tid. Tidsbesparingar för de mottagande enheterna uppkom till följd av att det gick åt mindre tid att ta emot en enda leverans istället för flera. Utöver att transportkostnaderna synliggörs, sågs ekonomiska fördelar med samdistribution, framför allt då varans totala pris beräknades bli lägre, inklusive transportkostnaden. I och med att leverantören ej behöver distribuera varan så blir fler lokala och mindre producenter mer konkurrenskraftiga och det blir enklare att byta leverantör. Minskad miljöpåverkan och bättre lokal trafikmiljö, inte minst kring skolor, är miljörelaterade effekter som identifierades.

Under 2010 fattades ett beslut om att låta Stadskontoret i samverkan med Gatukontoret och Serviceförvaltningen ta fram förslag till organisation för vidare utredning och genomförande av samordnad varudistribution i Malmö. För att kunna arbeta vidare med detta krävs ett tydligare engagemang från berörda förvaltningar.

Samlastning av privata flöden

På samma sätt som kommunens egna varuflöden kan samlas skulle också varuflöden till näringslivet i staden kunna samlas. Detta gäller inte minst handeln i stadens centrala delar. Redan idag sker samlastning till exempelvis verksamheterna inne på Centralstationen. Här har Logistikbolaget hand om leveranser och returflöden till/från caféer, restauranger och butiker från en gemensam central i parkeringshuset norr om själva stationsbyggnaden.

Leveranserna till cityhandeln sker på en fri transportmarknad och kommunen har ingen rådighet över detta, men fördelarna med en samlastning är precis desamma som för de kommunala flödena som kommunen

själv råder över. Om ett pilotprojekt för varuflödena till handeln i centrum skapas skulle aktörerna i citydistributionskedjan få möjlighet till samlastning. Troligen måste Malmö stad vara med och initiera ett sådant projekt. Ett samlastningsprojekt skulle också kunna innebära utökad service för handlarna i centrum. Exempel på tjänster som skulle kunna innefattas är hjälp med returemballage, prismärkning, e-handel och uppackning.

Tre pilotprojekt för förbättrad lastning/lossning/avfallshantering samt cykellogistik i centrum

Utifrån bl.a. gods nätverket kan behov av förbättring för lastning och lossning på vissa platser lyftas fram. Tanken är att under programperioden ta fram minst tre projekt för att underlätta för citylogistiken i framförallt stadens centrala delar. Exempel på detta kan vara trafikreglering, översyn av lastplatsernas placering och utformning, utökat samarbete mellan aktörer i olika delar av varuleveranskedjan, mindre fysiska ombyggnader, förbättrad vinterväghållning, förbättrade hjälpmedel såsom ITS (Intelligent Transport System) etc. Även pilotprojekt för förbättrad avfallshantering i staden och främjandet av cykelburen citylogistik genom cykelåkerier skulle kunna rymmas inom denna åtgärd. Cykellogistik är ett intressant alternativt sätt att frakta varor på i den täta staden, inte minst med tanke på miljönyttan det medför.

Snöröjning kring lastplatser är en fråga inom gatukontorets verksamhet som måste lyftas fram på ett tydligare sätt. Insatserna kring detta liknar insatserna som redan nu görs för kollektivtrafikens hållplatser. Snöröjning sker på olika punkter och inte längs ett stråk som för gator. Det är viktigt att klassificera lastplatserna så att de viktigaste lastplatserna kan prioriteras först. Många lastplatser ligger längs lokalgator som har lägre prioritet än övriga vägnätet. Finns det en lastplats vid denna gata så bör även gatan i sig få ökad prioritet för att åtgärden totalt sett skall göra någon verkan.

Avfallshantering – en viktig fråga i planeringsprocessen

Avfallshanteringen är en viktig del av citylogistiken och sker genom insamling av olika fraktioner. VA Syd ansvarar för insamling av hushållsavfallet i Malmö, samtidigt som industrins aktörer har producentansvar för t.ex. förpackningar, tidningar och elektronikskrot.

Behovet av uppdatering av den svenska avfalls- lagstiftningen har nyligen utretts, men några nya lagkrav är ännu inte beslutade av riksdagen.

Villkoren för avfallshantering skiljer sig en del från distributionstrafiken. Avfallshanteringen sker utspritt över hela staden till alla adresser, medan distributionstrafiken är relativt koncentrerad till olika platser och kan oftast hanteras genom att skapa lastplatser. Det finns en uppenbar problematik med stora fordon för effektiv avfallshämtning samtidigt som utrymmena och gatuutformningen i en allt tätare stad inte alltid medger värdmöjligheter. En normal sopbil i dag i Malmö är 9,5 meter lång, 2,5 meter bred, lastar cirka 10 ton men väger totalt cirka 25 ton. Detta gör att sopbilar tvingas backa in på trånga gator vilket är ett problem ur trafiksäkerhetssynpunkt samt för förarnas arbetsmiljö. Ett annat problem vid hämtning av avfall ur arbetsmiljösynpunkt är om dragvägaen mellan kärl och sopbil är lång. Detta problem uppstår framförallt i bilfria områden i stadens yttre delar.

Den lösning som ofta kommer upp först är ändrad trafikreglering, men det är viktigt att lyfta blicken och inte bara fokusera på detta utan även se problemet i ett större perspektiv. Det är viktigt att beakta frågeställningarna kring såväl avfallshanteringen som distributionstrafiken i planeringsprocessen. Detta gäller både i detaljplane- och bygglovsskedena samt vid ombyggnad av befintliga gator. För att bygga rätt från början krävs ökad kunskap och nytänkande i dessa frågor hos arkitekter och planerare. För de befintliga miljöerna gäller det att arbeta i samråd med berörda parter för att lösa de problem som identifieras. Avfallshantering handlar inte enbart om hämtning utan även om vägen till deponier/förbränning. I Malmö ligger dessa verksamheter placerade vid Spillepengen och Sjölundan i stadens nordöstra delar.



Avfallshanteringen är också en del av citylogistiken

Lokala trafikföreskrifter och farligt gods

De lokala trafikföreskrifterna för tung trafik finns sammanfattade på kartan "Lokala trafikföreskrifter särskilt gällande tung trafik". Kartan finns på www.malmo.se och uppdateras efter hand. I denna karta hanteras begränsningar i form av bl.a. längd på fordon, vikt och höjd. Även området för miljözonen finns markerat på kartan. Generellt gäller en begränsning på 12 m i stora delar av Malmö, förutom i stora industriområden. Eventuella släp måste ställas upp utanför zonen. När det gäller begränsning av fordonslängd finns några undantag för leder in till platser i Malmö till vilka man anses behöva köra fordon upp till maximal längd på väg. Det har framkommit synpunkter från transportbranschen att dessa regler borde ses över, inte minst med tanke på fordonsutvecklingen. Många turistbussar är något längre än 12 m. En gatuutformning med återvändsgator, s.k. "säckgator" kan vara negativt för godstrafik och avfallshantering eftersom för små vändytor kan tvinga dessa fordon att backa för att vända.

Vid byggnation är det vanligt att man av miljöskäl argumenterar för längre fordon vid framförallt schakttransporter. Då ställs ofta ekonomi/effektivitet/miljönytta mot trafiksäkerheten/tryggheten i stadens inre delar. Långa fordon med släp innebär ett större risktagande på trånga innerstadsgator, inte minst för de mest oskyddade trafikanterna, gående och cyklister. Gatorna i innerstaden är dessutom endast dimensionerade för 12 m långa fordon med avseende på bl.a. svängradier och svep, eftersom de ligger inom 12-meterszonen. Det händer ofta att fordon betydligt längre än 12 m kör in på gator i stadens centrala delar utan att ha den dispens som krävs. Detta understryker också behovet av att arbeta med dessa frågor. Allt detta sammantaget leder till att nuvarande regler för längdbegränsning behöver ses över och vid behov revideras. Detsamma gäller de stråk som utgör undantag från längdbegränsningen inne i zonen.

Det har också diskuterats om huruvida den tunga trafiken ska koncentreras till vissa stråk för att undvika emissioner som buller och avgaser samt förbättra trafiksäkerheten i redan utsatta områden. Exempel på detta finns med i Köpenhamns förslag till strategi för tung trafik. Även slitaget på gatorna skulle i så fall koncentreras till vissa gator och inte ske så utspritt som det gör idag. I Malmö Stads

budget för 2012 finns ett sådant uppdrag till tekniska nämnden omnämnt- "Med inspiration från Köpenhamns kommun ska vi se över hur den tunga trafiken fördelar sig över gatunätet, kopplat till driftskostnaderna". Den tunga godstrafiken bidrar i hög grad till slitaget på gatorna i staden då tyngden är en helt avgörande parameter för hur mycket ett enskilt fordon sliter på väggkroppen. I dessa ruttor för tung trafik skulle i så fall speciella åtgärder för den tunga trafiken kunna utformas och driftsnivån vara högre än för andra gator. Det ska utredas under programperioden om det är möjligt att koncentrera tung trafik till vissa stråk och om det leder till sänkta driftskostnader totalt sett.

Idag finns det föreskrifter i LTF om hur fordon med farligt gods skall köra i Malmö. Det finns också en rekommenderad parkeringsplats för fordon som kör med farligt gods på Bjurögatan, se kapitel 4, Lokala trafikföreskrifter (LTF) i Godstrafiken i Malmö - en nulägesbeskrivning. I princip råder förbud mot farligt gods förutom längs Västkustvägen, Inre och Yttre Ringvägen samt en del av vägarna som förbinder Inre Ringvägen med Yttre Ringvägen. Man har rätt att köra närmaste vägen från Inre och Yttre Ringvägen till leverans- eller hämtadress samt till parkeringsplatsen för farligt gods på Bjurögatan. För den översiktliga planeringen i Malmö gäller sedan lång tid tillbaka att staden skall verka för att inte ha industrier som hanterar farligt gods inne i staden. På detta sätt kan också transporter av farligt gods och omlastningar i staden undvikas i största möjliga mån. Centrala renodlade verksamhetsområden omvandlas till blandad stadsbebyggelse genom den kommande förtätningen. Därför förväntas

transporterna av farligt gods minska och nyetableringar som hanterar farligt gods styrs till exempelvis Norra hamnen som ligger långt från bostadsbebyggelse.

Säkerhetshöjande åtgärder på det rekommenderade vägnätet för farligt gods kan vidtas så att sannolikheten och konsekvensen för en olycka minskar. Exempel på detta kan vara utformning av väg och plankorsningar samt konsekvensreducerande åtgärder såsom skyddsavstånd, plank, slänter, avstängning av brunnar mm.

Transporter med farligt gods är förknippat med risker. Längs de vägar som rekommenderas för farligt gods måste därför rikhänsyn tas, se godstrafiken i Malmö - en nulägesbeskrivning.

Skärpta säkerhetskrav för kommunens transporter

Med hjälp av exempelvis backkameror, alkoholås, ISA (aktiv gaspedal som hjälper föraren att hålla hastighetsgränserna), bältespåminnaresensorer eller annan teknisk utrustning borde säkerheten kring tunga fordon kunna höjas. Detta gäller speciellt kring backningsrörelser eller vid högersväng i korsning med samtidig passage av gång- och cykeltrafik. Just backningsrörelser är ett problem som skulle kunna beaktas på ett bättre sätt redan i planeringsprocessen i nybyggnadsområden. Det förekommer att gator utformas som "säckgator" utan möjligheter till vändning för den tunga trafiken eller att lastintag ligger placerade så att fordon måste backa över stråk med oskyddade trafikanter. Problematiken kring backningsrörelser är särskilt stor i samband med avfallstransporter i bostadsområden.

7.3 Strategi 3 – Satsa på Norra hamnen och på sikt Glostorps vång som Malmös expansionsområde för logistikverksamhet för godsnoten Öresund

Strategi 3 berör inriktningsmål 2, 3 och 4.

Åtgärder

- Etablera nätverk för företag i Norra hamnen för att uppmuntra till klustereffekter.
- Genomföra planerade infrastruktur-satsningar och fortsatt planering för ytterligare förbättrad infrastruktur till Norra hamnen.

- Medverka till uppställningsplatser och parkering.
- Upprätthålla reservatet för Yttre godsbanan.
- Åstadkomma en effektiv markanvändning vid planläggning.

Framtida utbyggnadsområden

Expansion av logistikverksamheter i Malmö, som en del av att utveckla godsnoden i Öresundsregionen, koncentreras framförallt till utvecklingen i Norra Hamnen. Det är detta område som har pekats ut för satsningar på logistik och andra ytkrävande verksamheter. På sikt kan också området Glostorps vång väster om Käglinge med koppling till Kontinentalbanan, vara aktuell för etablering av ytkrävande och transportintensiva spårbundna verksamheter enligt den kommande översiktsplanen. Glostorps vång får dock anses vara känsligt ur bl.a. miljö- och landskapsbildssynpunkt.

Infrastruktursatsningar knutna till Norra hamnen

I "Infrastrukturutredning 2015-2030 utmaningar och åtgärder för att möta ökade godstransporter via Malmö och nytt logistikcentrum i Norra hamnen", som har tagits fram gemensamt av CMP, Malmö stad, Trafikverket och Region Skåne under samordning av Vectura, sammanfattas behovet av kommande infrastrukturåtgärder kopplade till utbyggnaden av Norra hamnen. Norra hamnen är det område som pekas ut som lämpligt för kommande investeringar i logistik och transportrelaterade branscher. Infrastrukturinvesteringarna görs för att stärka Norra hamnen som logistiknod. Detta gäller inte minst för järnvägstrafiken som är den del som behöver mest investeringar för att stärka sin konkurrenskraft. Exempel på dessa infrastruktursatsningar är en ny bro för väg- och järnvägstrafik över Industrihamnen, nya Lappögatan samt en ny rangerbangård söder om Oljehamnen. För järnvägssektorn lyfts sex prioriterade åtgärder fram och för vägsektorn fem prioriterade åtgärder. Speciellt åtgärderna på järnvägssidan är beroende av varandra och bör genomföras i samverkan för att uppnå en ökad systemeffektivitet.



Godståg från Öresundsbron på väg upp mot Kontinentalbanan genom Malmö

Nätverk i Norra hamnen

I hamnen-området verkar många företag inom logistik och energisektorn. För att uppmuntra till samarbete i syfte att stärka klustret Norra Hamnen i sin helhet, bör ett nätverk bildas i syfte att öka samarbetet för att ta tillvara på varandras produkter, tjänster och restprodukter på ett system- och miljöeffektivt sätt.

Uppställningsplatser

I framförallt Mellersta och Östra hamnen förekommer ofta uppställning av släp eller hela fordonsekipage. I LTF är många av gatorna angivna som uppställningsplatser, men många gånger ställs ekipage eller släp upp på olämpliga platser som hindrar den övriga trafiken. Ofta söker man sig till relativt trafikerade områden och ställer upp i grupp med flera fordon på samma ställe för den egna säkerhetens skull. I och med den förväntat ökade trafiken i hamnområdena kommer också uppställningsplatserna längs gatorna i hamnområdet att ligga sämre till ur trafiksäkerhetssynpunkt. Möjligheterna att skapa en uppställningsplats för fjärrtrafiken har diskuterats tidigare. Men behovet och eventuell plats för detta behöver utredas vidare. Etableringen av en uppställningsplats sker med fördel som ett samarbete mellan både privata och offentliga aktörer såsom transportbranschen, hamnen, polisen, kommunen, Trafikverket m.fl.. Dessutom behövs en översyn över vilka gator som ska användas för att ställa upp släp för långa fordonsekipage som ska in 12-meters zonen inne i stadens centrala delar.

Yttre Godsspåret

I förslag till ny översiktsplan för Malmö finns ett reservat inlagt för att på lång sikt skapa ett Yttre Godsspår runt Malmö. Reservatet löper i en korridor från kontinentalbanan/Öresundsbanan i söder till kommungränsen mot Staffanstorps kommun i norr. Syftet med ett Yttre godsspår är att minimera risker från transport av farligt gods på järnväg som idag sker genom tätbebyggda områden längs kontinentalbanan samt att öka kapaciteten i järnvägssystemet totalt sett. Denna korridor skulle även kunna användas för kommande satsningar på höghastighetståg för passagerartrafik mellan de skandinaviska storstäderna.

7.4 Strategi 4 – Satsning på förnybara bränslen samt rena, tysta och energisnåla transporter i godstrafiksektorn

Strategi 4 berör inriktningsmål 3.

Åtgärder

- Verka för att etablera en uthållig (robust med avseende på omvärldsfaktorer) infrastruktur med förnybara drivmedel.
- Främja utvecklingen av el- och biogasfordon inom godstrafiken, bl.a. genom att i Malmö stads egna upphandlingar ha krav på att förnybara bränslen skall användas i Malmö stads transporter
- Malmö stads egna och inköpta transporter ska vara klimatneutrala år 2020 och försörjas helt med förnybar energi.
- Införa krav på obligatorisk sparsam körning för godstrafikfordon som förs fram av Malmö stad eller av Malmö stad upphandlade entreprenörer.
- Bevaka utvecklingen kring miljözoner i de nätverk Malmö Stad är aktiva inom

Förnybara bränslen och miljözonen

Utvecklingen kring bränsleeffektivitet och förnybara drivmedel har börjat ta fart. Utveckling drivs till stor del framåt av regleringar av olika slag, kostnadseffektivitet men också med miljövänlighet som ett säljargument. Denna utveckling är givetvis global men Malmö stad kan genom olika incitament och satsningar hjälpa denna utveckling att gå i snabbare takt för att nå ökade miljönyttor både lokalt, regionalt och globalt. Nyttan med miljövänliga

drivmedel kan också gynna andra parametrar såsom minskning av trafikbuller. Detta gäller särskilt fordon som drivs med elmotorer. Satsning på förnybara bränslen bör ses i ett globalt perspektiv där valda bränsleslags produktionspåverkan på miljön beaktas. Till exempel är biodiesel från palmolja odlad på tidigare regnskogsmark inte ett alternativ som bör beaktas, men även den lokala marknaden påverkar globalt.

Kommunfullmäktige i Malmö stad antog i december 2009 ett miljöprogram för perioden 2009-2020. De övergripande miljömålen för Malmö stad är fyra till antalet (Sverige klimatsmartaste stad, Framtidens stadsmiljö finns i Malmö, Naturtillgångar brukas hållbart och I Malmö är det lätt att göra rätt). I programmet finns målsättningen att år 2020 ska Malmö stads egen organisation vara klimatneutral och år 2030 ska hela Malmö försörjas till 100 % av förnybar energi. Omsätter man detta till godstrafiken innebär det att Malmö stads transporter ska vara klimatneutrala år 2020 och godstrafiken år 2030 försörjas helt med förnybar energi. För att nå tre av de fyra övergripande miljömålen i miljöprogrammet som godstrafikprogrammet främst berör, som sträcker sig fram till 2020, så måste godstrafiksektorn utvecklas mot genomförandet av en omställning mot mer gröna alternativ. Att staden ska bli renare, tystare och säkrare för alla, bygger på denna omställning i att omdirigera och effektivisera den tunga trafiken från centrala delar av staden.



Kring Lilla Torg kan det vara trångt under förmiddagens leveranstimmar

Genom hållbara upphandlingar, inköp och transportrutiner som speglar en långsiktigt och effektiv resursförbrukning kan detta ske. Vidare kan godstrafikprogrammet kopplas till tre av de sexton nationella miljömålen som vi har i Sverige idag; Begränsad miljöpåverkan, Frisk luft samt God bebyggd miljö.

Det är just nu oklart hur miljözonen ska kunna utvecklas vidare. I nuvarande miljözonsregler är Euro 6 den miljöeffektivaste nivån och gäller obegränsat i tid.

7.5 Strategi 5 – Öka den interna kunskapsnivån i Malmö stads förvaltningar kring godstrafikfrågor

Strategi 5 berör inriktningsmål 1, 3 och 4.

Åtgärder

- Genomföra interna workshoppar kring godstrafik.
- Betrakta godstrafiken i staden som ett eget trafikslag.

Öka kunskapsnivån inom olika områden

I syfte att öka kunskapsnivån i frågor som rör godstrafiken i staden ska personal inom de tekniska förvaltningarna få förbättrade kunskaper i ämnet genom utbildningsinsatser. Utbildningarna kan genomföras som workshoppar. Fokus skall ligga på att lyfta frågor kring fysisk utformning för godstrafik och avfallshantering i detaljplanering och bygglovs-

skedet samt vid ombyggnader av gator. Detta kan med fördel göras genom att lyfta fram och visa både goda och dåliga exempel. Liknande utbildningar har genomförts kring planering för hållbart resande i samband med föregående trafikmiljöprogram. Målgruppen skulle kunna vara tjänstemän som i sin dagliga verksamhet påverkar och planerar sådant som kan påverka villkoren för godstrafiken i Malmö.

Genom att klassificera godstrafiken i staden som ett eget trafikslag blir det mycket enklare att hantera de speciella förutsättningar som gäller för godstrafik, men också att möta de negativa konsekvenser för miljö och hälsa som kan kopplas till godstrafiken. Det kommer också att framgå tydligare var kunskapsbrister finns inom detta område.



8 Prioriterade insatser under programperioden

Åtgärd	Genomförandetid	Ansvarig/-a*	Andra aktörer
Godsnätverk för citylogistik i Malmö	Hela programperioden	GK	Åkerier, Fastighetsbolag, Intresseorganisationer, Varuägare, Trafikverket, Region Skåne, Malmö Högskola m.fl.
Godsnätverk för fjärr-trafiken	2015-2020	GK	Privata och offentliga aktörer
Medverkan i andra nätverk	Hela programperioden	GK	Andra kommuner, regioner, staten, SKL m.fl.
Utökad dialog med polismyndigheten	Hela programperioden	GK	Polismyndigheten i Skåne
Samlastade transporter för kommunens flöden	2015-2020	SK , Stadsområden	
Pilotprojekt för samlastning av näringslivets godsflöden	2015-2020	GK	Privata aktörer
Pilotprojekt för lastning/lossning och avfallshantering samt cykellogistik	Hela programperioden	GK	Privata aktörer, VA-syd m.fl.
Se över bestämmelser för tung trafik i LTF samt utreda hur den tunga trafiken fördelar sig på gatunätet kopplat till driftskostnaderna	2014-2015	GK	
Skärpta säkerhets- och miljökrav vid upphandling	Hela programperioden	SK	
Etablera nätverk för företag i Norra hamnen för att uppnå klustereffekter	Hela programperioden	MF , FK, GK	Privata aktörer
Genomföra planerade infrastruktursatsningar i Norra hamnen	Hela programperioden	FK , GK , SBK	CMP, Trafikverket, Region Skåne samt eventuellt privata aktörer
Hantera frågor kring uppställningsplatser och parkering	2015-2017	GK , FK	Privata och offentliga aktörer med intresse av frågan
Verka för en uthållig infrastruktur för förnbara drivmedel samt främja utvecklingen av elfordon i godstrafiken	2015-2020	MF	Privata och offentliga aktörer med intresse av frågan
Dialogforum kring frågor som rör avfallshanteringen	Hela programperioden	GK , VA syd	SYSAV och privata aktörer
Internutbildning kring godstrafikfrågor	2014-2016	GK , SBK, FK, MF	
Uppföljning av nyckeltal	Hela programperioden	GK , SK , FK , MF	

* Huvudansvariga förvaltningar i fet stil

GK=Gatukontoret, MF=Miljöförvaltningen, SK=Stadskontoret, FK=Fastighetskontoret, SBK=Stadsbyggnadskontoret

Gatukontoret svarar för den samlade uppföljningen av att åtgärderna ovan.

9 Genomförande av strategier och åtgärder

Efter att godstrafikprogrammet antas kommer en mer detaljerad handlingsplan att tas fram. Tanken är att handlingsplanen mer i detalj ska visa hur Malmö stad ska arbeta med frågor kring godstrafiken mellan åren 2014-2020. Åtgärderna som presenteras under de fem strategierna ovan kommer att konkretiseras samt tids- och resurssättas. Även insatser för uppföljning

av åtgärderna och ansvaret för dessa tas fram. Handlingsplanen ska revideras varje år och vara kopplad till budgeten. Ett program för att kunna följa upp de angivna nyckeltalen och indikatorerna tas också fram parallellt. I detta program beskrivs också vem som har ansvaret för olika nyckeltal och indikatorer följs upp.



10 Källor

HUI Research, 2013. *Scenarion för e-handelns framtida tillväxt, GS1 Sweden i samarbete med HUI Research.*

Köpenhamns kommun, 2009. *Förslag till strategi för tung trafik.*

Malmö stad, 2008. *Trafiksäkerhetsprogram för Malmö stad. Åtgärdsdelen 2008 – 2012.*

Malmö stad, 2009. *Miljöprogram för Malmö stad 2009-2020.*

Malmö stad, 2012. *Budget 2012. Kommunfullmäktiges bihang NR 801/2012.*

Malmö stad, 2013. *Ny översiktsplan ÖP2012, utställningsförslag jan 2013.*

Regeringens Logistikforum, 2011. *Framtidens Citylogistik- Rapport från arbetsgruppen för Citylogistik inom Logistikforum. mars 2011.*

Region Skåne, 2013. *Förslag till Godsstrategi för Skåne. Remissutgåva 2013-06-12.*

Trafikverket, 2011. *Utkast till konkretisering av nationell godsstrategi Trafikverket Region syd.*

Vectura, 2012. *Infrastrukturutredning 2015-2030- utmaningar och åtgärder för att möta ökade godstransporter via Malmö och nytt logistikcentrum i Norra hamnen. 2012-05-09*

WSP Analys och strategi, 2009. *Utredning om samordnad varudistribution i Malmö stad. 2009-01-21.*

WSP Analys och strategi, 2011. *Logistikutredning Södermalm. 2011-11-24.*

