

Kartläggning av leveranstrafik i tätort



Sveriges
Kommuner
och Landsting



Kartläggning av leveranstrafik i tätort



Upplysningar om innehållet:
Erik Levander, erik.levander@skl.se

© Sveriges Kommuner och Landsting, 2015
ISBN/Bestnr: 978-91-7585-362-8
Foto: Thomas Henrikson
Produktion: Åkesson & Curry
Tryck: LTAB, 2015

Förord

Godstransporter av alla dess slag är nödvändiga för ett väl fungerande vardags- och näringsliv. De bidrar bland annat till ökad tillväxt genom sin förmåga att förflytta gods korta och långa sträckor på ett effektivt sätt. En viktig del av godstransporterna är leveranstrafiken. Med leveranstrafik avses i denna skrift alla typer av transporter som genomförs på gummihjul i tätort. En effektiv leveranstrafik bidrar till tillgänglighet, framkomlighet, trafiksäkerhet och minskade luftföroreningar, bullernivåer och inte minst kostnader.

Leveranstrafiken får idag generellt mer uppmärksamhet inom transportbranschen än tidigare och allt fler kommuner visar intresse för arbete med effektivisering av leveranstrafiken. Det gäller både de egna flödena till exempelvis skolor och tillagningskök men även de privata leveranserna till butiker, restauranger, byggarbetsplatser och liknande.

Samtidigt finns begränsad samlad information om hur olika kartläggningar och mätningar av leveranstrafik inom en kommun kan genomföras. Denna handbok sammanfattar därför olika möjligheter till insamling av information om leveranstrafiken. Förhoppningen är att kommuner ska få stöd i starten av arbetet med effektivisering av leveranstrafik i tätorter.

Handboken är ett komplement till TRAST (Trafik för en attraktiv stad) med fördjupning inom godsområdet.

Författare till handboken är Erik Levander, Sveriges Kommuner och Landsting och Märta Brolinson, Stockholms stad. Anthon Georgsson och Morteza Ghoreishi, Grontmij har bidragit med förslag på innehåll och struktur.

Stockholm i november 2015

Gunilla Glasare
Avdelningschef

Peter Haglund
Sektionschef

Avdelningen för tillväxt och samhällsbyggnad
Sveriges Kommuner och Landsting

Innehåll

5	Handbokens syfte och mål
5	Handbokens upplägg, målgrupp och avgränsning
7	Kapitel 1. Inledning
11	Kapitel 2. Metoder för att kartlägga gods
12	Platsbesök
13	Inventera/systematiskt kartlägga
13	Mätning
13	Intervju
15	Kapitel 3. Så mäter kommunerna i praktiken
16	Platsbesök på central gata
17	Inventering av lastplatser
18	Intervjuer inför nyexploatering
19	Mätning av tunga transporter
20	Mätning av branschens inställning
21	Inventering av smittrafik
22	Inventering av godsflöden
23	Inventering inför samlastning av livsmedel
24	Inventering inför samordnad varudistribution
25	Framtagande av plan för leveranstrafiken
26	Intervjuer under åkerimöte
27	Bilaga 1. Vanliga aktörer och deras kunskap
27	Speditörer
28	Distributör
29	Fastighetsägare
30	Kommun
30	Medarbetare med olika kompetens kan bidra i godsfrågan:
31	Myndigheter, institutioner och organisationer
31	Trafikanalys
31	Transportstyrelsen
32	Trafikverket
32	Statens Väg- och Transportforskningsinstitut (VTI)
32	Sveriges Kommuner och Landsting (SKL)
32	Energimyndigheten
33	Boverket
33	Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)
33	Närliggande kommuner
33	Företagarföreningar
33	Universitet och högskolor
34	Bilaga 2. Metodunderlag
34	Platsinventeringsmallar
37	Bilaga 3. Styrgrupp och deltagande kommuner

Handbokens syfte och mål

Syftet med handboken är att sammanställa metoder som en kommun kan använda vid kartläggning av leveranstrafik i tätort och visa vilken information de olika metoderna kan ge. Ofta är just kartläggning det första steget i en process som slutar med uppföljning av faktiskt genomförda åtgärder.



Målet är att kommuner, med hjälp av de metoder som sammanställs i handboken, ska få en tydligare bild av leveranstrafiken som kan fungera som underlag för både tjänstemän och politiker i den fortsatta trafikplaneringen – t.ex. av vilka åtgärder som bör genomföras för effektivare distribution.

Om flera kommuner dessutom använder sig av liknande metoder är förhoppningen att nyckeltal och jämförande statistik kan tillkomma på lång sikt.

Handbokens upplägg, målgrupp och avgränsning

Denna skrift riktar sig främst till de kommuner som är i startgrupparna i arbetet med godstransporter. Speciellt de som har en önskan om att börja eller nyligen har startat ett arbete med leveranstrafiken. I fokus är förhållandevis enkla metoder som kan bidra med kartläggning av gods på lastbil i tätort. Det kan vara allt från lätta budbilar till tunga fordon med olika typer av produkter och material.

Inledningsvis presenteras de fyra metoderna platsbesök, inventering, mätning och intervju som därefter illustreras genom olika exempel från svenska kommuner. Dessa kategoriseras i svårighetsgrad och ger en bild av hur kommuner tidigare har undersökt leveranssituationen.

För mer utförlig information om arbete med leveranstrafik hänvisas till SKL-skrifterna TRAST (Trafik för en attraktiv stad) med fördjupningarna ”Samlade laster” och ”Handbok för godstransporter i den goda staden – verktyg för pålitliga och hållbara transporter.”

Denna skrift består av tre kapitel och tre bilagor som innehåller följande:

Kapitel 1 – Inledning

Kapitel 2 – Metoder för att kartlägga leveranstrafik

Kapitel 3 – Godsmätningar i praktiken

Bilaga 1 – Vanliga aktörer och deras kunskap

Bilaga 2 – Metodunderlag



Inledning

Behovet av att arbeta med leveranstrafik varierar mellan kommuner. Det kan bero på politisk agenda och hur leveranssituationen i sig ser ut men också på vilka resurser som finns att tillgå.

Oavsett bakgrund visar allt fler kommuner idag intresse för leveranser och hur dessa påverkar allt från framkomlighet och trafiksäkerhet till utsläppsnivåer, nyttjande av gaturummet i form av uppställnings- och angöringsplatser och hur ny/ombyggnad bör anpassas för att skapa bättre förutsättningar för leveranser. Även större samhällsförändringars påverkan på leveranser, som t.ex. globalisering, delnings- och cirkulärekonomi och handelns strukturomvandling, diskuteras allt mer.

Många aktörer, både privata och offentliga, anser att leveranstrafiken kommer in sent i planeringsprocessen. Den redovisas sällan separat från övrig fordonstrafik trots att den både påverkar och påverkas av samtliga trafikslag och har sina egna förutsättningar och behov. Många gånger ingår inte leveranstrafiken i de tabeller som redovisas och därför är det svårt att få ett bra underlag inför framtida utredningar.

DIAGRAM 1. Fördelning per trafikslag där leveranstrafiken glömts bort

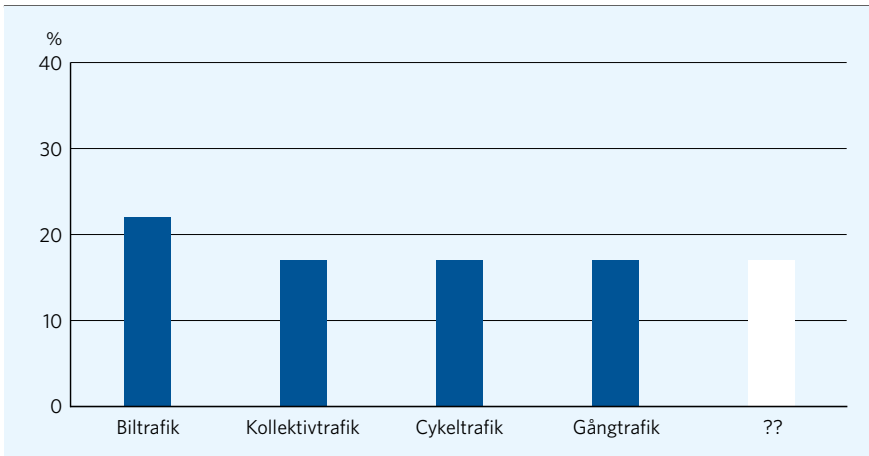
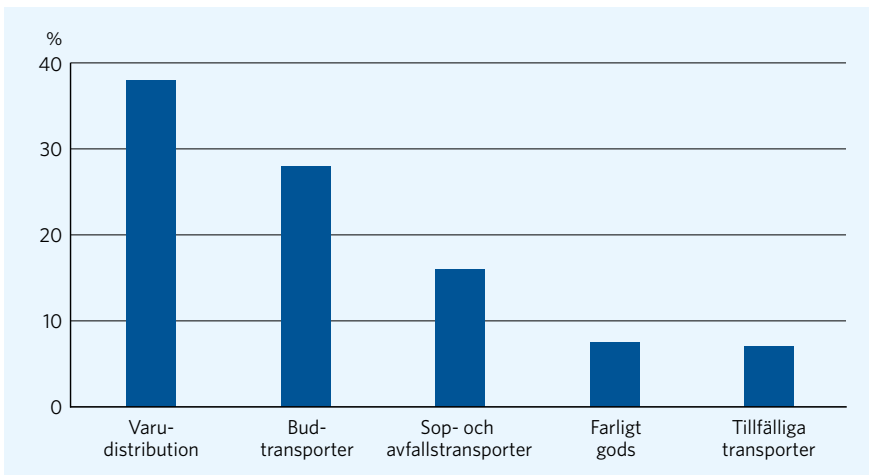


DIAGRAM 2 Leveranstrafikens fördelning och komplexitet



Allt fler aktörer efterfrågar att leveranstrafiken ägnas samma uppmärksamhet som persontrafiken i den kommunala planeringen. Prioriteringar måste alltid göras, ibland till fördel för ett trafikslag, men inte utan att först ha tagit hänsyn till alla färdmedel där leveranser är en del. Möjligheten att styra gods kan ha stor positiv påverkan på andra trafikslag.

Många aktörer kan bidra med kunskap om leveranstrafiken – inte minst de aktörer som ingår i leveranskedjan. Det kan röra sig om producenten som får sina varor/material levererade av en distributör antingen direkt eller via en samlastningscentral till godsmottagaren som kan vara allt från en skola och butik till hotell, kontor, byggarbetsplats m.m.

Leveransprocessen följer dock inte alltid samma mönster och en aktör kan ha mer än en funktion vilket gör logistikkedjan komplex.

Kommunen ansvarar för infrastrukturens utformning, funktion, drift och underhåll men kan dessutom med hjälp av trafikförordningen och de lokala trafikföreskrifterna ställa krav på hur en vara ska levereras. Till exempel när, var och med vilken typ av fordon. Samtidigt är kommunen själv en stor godsmottagare.

Det finns också ett stort antal myndigheter, institutioner och organisationer som på olika sätt påverkar och deltar i leveransprocessen. Se bilaga 1 för detaljerad beskrivning av respektive aktör.





Metoder för att kartlägga gods

Det finns olika metoder och dessutom olika varianter av metoder som kan användas för kartläggning av leveranstrafik. Gemensamt är att de ska ge underlag som bidrar till ökad kompetens och förståelse. Det kan exempelvis handla om att få ny information, bättre förstå en situation och/eller följa upp något som undersökts tidigare.

Ambitionsnivån och arbetsprocessen ser olika ut beroende på frågeställning, tidigare kunskap, önskad detaljnivå i resultatet och tillgängliga resurser i både tid och pengar. Kartläggningen kan vara av olika omfattning – med allt från antal lastplatser och deras kvalitet till en större trafikmätning inför ett nybygge. Resultatet avgör vilka typer av åtgärder som kan bli aktuella att genomföra – allt från praktiska förändringar i gaturummet till framtagande av strategiska dokument.

Samtliga metoder har både för- och nackdelar, de passar olika bra i olika sammanhang men kan också kombineras och ibland likna och överlappa varandra. Skriften är inriktad på de fyra metoderna platsbesök, inventering, mätning och intervju vilka beskrivs kortfattat nedan. De återkommer i illustrerande exempel som presenteras i kapitel 3. En sammanfattande tabell (bilaga 3) svarar kortfattat på hur, när och varför en metod används, vilka de inblandade aktörerna är, vad metoden kan ge för information och vad den kan användas till samt för- och nackdelar med metoden. Dessutom ges tips om vad som är värt att tänka på inför ett genomförande.



Platsbesök

Grundtanken med ett platsbesök är att förstå en geografisk plats bättre. Det är ofta ett bra första steg för att få en uppfattning om en viss situation. Det kan ske vid enstaka eller upprepade tillfällen, spontant eller med hjälp av observationsmall. Ett platsbesök kan t.ex. ge en bild av trafiksäkerheten i ett område men också av hur en viss höjd på ett garage påverkar lastningen på en viss plats. Det är ett effektivt och snabbt sätt att bilda sig en uppfattning och informationen kan användas för att förbereda en inventering, mätning eller intervju. Flera tillfällen på en och samma plats ger en bättre förståelse av vad som pågår under olika tider, dagar och årstider.

Inventera/systematiskt kartlägga

Inventering är en mer systematiserad metod än platsbesök. Dels för att man på plats uppskattar, beräknar och antecknar (ofta med hjälp av förberedda underlag/mallar) vad som sker i ett område och dels för att man går igenom och sammanställer information som inte är platsspecifik utan istället kan finnas i olika dokument eller datasystem.

Mätning

Mätningar kan vara en del av platsbesök, inventeringar eller intervjuer. En mätning kan också genomföras med hjälp av t.ex. slangar, detektering/kameraövervakning och olika typer av beräkningsystem. De genomförs systematiskt och under en viss tid för att säkerställa resultat. Det kan handla om allt från att undersöka nyttjandegrad av en lastplats till att göra en sammanställning av andelen tunga fordon och deras utsläppsnivå längs en viss sträcka.

Intervju

Intervjuer ger möjlighet till inspel från flera aktörer som kan ha olika uppfattningar om en situation. De kan vara formella eller informella. Det kan handla om allt från att spontanintervjua en parkeringsvakt under ett platsbesök till mer omfattande och planerade intervjuerier med ett större antal personer. Intervjuer utförs med hjälp av e-post, telefon, enkät eller fysiskt möte (se bilaga 2 för fördelar och nackdelar) och resultatet förväntas ofta vara representativt och statistiskt hållbart. Det är vanligt med önskemål om att en uppföljning ska vara möjlig.



Så mäter kommunerna i praktiken

Det här kapitlet illustrerar hur olika kartläggningsmetoder har använts i praktiken. Exempelen är hämtade ur verkliga situationer och syftar till att ge en förståelse för metodernas användbarhet. Några av exemplen innehåller fler än en metod, vilket är vanligt i en kartläggning.

Varje exempel innehåller en bakgrundsbeskrivning med uppgifter om varför en specifik metod har använts, vad den ämnat undersöka och vad resultatet kan leda till. Metodexemplen är just exempel. De är inte alltid heltäckande och kan även kombineras.

Under svårighetsgrad illustreras hur pass komplicerad metoden i det givna exemplet anses vara att

genomföra. De blå rutorna längst ned i varje exempel ger vägledning genom arbetsprocessen med enkla genomförandetips.

De exempel som presenteras är:

1. Platsbesök på central gata
2. Inventering av lastplatser
3. Intervjuer inför nyexploatering
4. Mätning av tunga transporter
5. Mätning av branschens inställning
6. Inventering av smittrafik
7. Inventering av godsflöden
8. Inventering vid livsmedelsupphandling
9. Inventering inför samordnad varudistribution
10. Framtagande av plan för leveranstrafiken
11. Intervjuer under åkerimöte

Platsbesök på central gata

Plats: Kungsgatan, Stockholm

Metod: Platsbesök

Inledning: På Kungsgatan går en busslinje med framkomlighetsproblem på grund av blockerande leveransbilar. Kommunen behöver skapa sig en uppfattning om leveranssituationen för att kunna göra något åt problemet. Ett platsbesök genomförs.

Vilken data går att få ut?

- Situationsbaserad data, t.ex. antal fordon och lastplatser.

Vad kan data användas till?

- Konstatera ett problem eller som underlag inför inventering och eller intervju/enkät.

Platsspecifika frågor

- Bebyggelsens utseende och karaktär.
- Trafikregler - skyltning för t.ex. lastning /lossning.
- Fordonstyper - lastbil, cykel, personbil
- Andel felparkerade bilar.
- Försök beskriva platsen i ett större sammanhang.
- Finns äldre utredningar/inventering av platsen?
- Har åtgärder redan vidtagits för något trafikslag?

Svårighetsgrad

LÄTT

MEDEL

SVÅR

Vilka aktörer är inblandade?

- Tjänstemän på kommunen.

Vilka metoder kan användas?

- Mall för platsbesök alternativt ställa frågorna till dig själv.

Fördelar med metoden

- Effektiv
- Ger snabbt ett första underlag om platsen i fråga.
- Bra första åtgärd innan intervju, inventering eller mätning.

Nackdelar med metoden

- Detaljrikedom.
- Svårt att jämföra olika besök.
- Behövs ofta flera platsbesök.

Besök platsen

Observera

Registrera

Gör bedömning

Inventering av lastplatser

Plats: Götgatan, centrala delarna av Stockholm

Metod: Inventering av lastplatser

Inledning: Kommunen har efter ett platsbesök konstaterat att cykelbanorna längs det populära cykelstråket behöver breddas. Leveranstrafiken riskerar att påverkas av breddningen då lastplatser tas bort till fördel för cykelbanor. För att ta reda på breddningens påverkan görs en inventering av Götgatans lastplatser.

Vilken data går att få ut?

- Information om antal, längd, placering och beläggingsgrad av lastplatser.
- Antal, volym och tidpunkt för leveranser. Vilka åkerier som transporterar gods i området.

Vad kan data användas till?

- Konstatera situationsbilden från tidigare platsbesök.
- Fördela eventuellt bortprioriterade lastplatser till sidogator.
- Bra bild av leveranssituationen och om den klarar av en utbyggnad av cykelbanorna utan vidare åtgärder.
- Samla in kandidater inför enkätundersökning eller intervju.

Platsspecifika frågor

- Vilka och hur många fordon använder varje lastplats?
- Var, hur många och hur långa är lastplatserna i området?

- Används rullbur, pirra eller pall vid leverans?
- Avstånd mellan fordon och slutpunkt för leverans.
- Förarnas arbetsmiljö och effektivitet
- Storlek på godset som levereras?
- Finns äldre utredningar för platsen?
- Konkurrens med andra trafikslag?
- Hur länge används lastplats?
- Böttfällning?

Vilka aktörer är inblandade?

- Tjänstemän på kommunen.

Vilka metoder kan användas?

- Papper och penna - registrering av antal fordon och lastplatser etc.
- Kameraregistrering - fotografering av fordons registreringsskyltar. Detta kontrolleras sedan mot vägtrafikregistret.

Fördelar med metoden

- Enkel men systematiserad insamling av information.
- Nyckeltal inför framtiden.

Nackdelar med metoden

- Behov av återkommande mätningar för att säkerställa data.
- Svårt täcka in större mätområden på egen hand.

Svårighetsgrad

LÄTT

MEDEL

SVÅR



Intervjuer inför nyexploatering

Plats: Valfri kommun

Metod: Telefonintervju

Inledning: Ett nytt område ska anläggas i staden och då har kommunen ett ypperligt tillfälle att planera för leveranstrafiken. Genom att intervjua nyckelpersoner får kommunen information som kan ligga till grund för hur området ska utformas relaterat till leveranstrafiken.

Vilken data går att få ut?

- Antal leveranser, godsvolymer, vilka verksamheter som planeras. Jämförelsedata inför andra nyexploateringar.
- Vad kan data användas till?
- Som underlag då man planerar det nya områdets fastigheter och vägar. Relatera datan och dra slutsatser om hur trafik-säkerheten och utsläpp i området kan komma att påverkas.

Platsspecifika frågor till intervjun

- Vilka verksamheter kommer att flytta in?
- Hur många leveranser har verksamheterna på andra platser i Sverige av samma storlek?
- Nybygget är x kvm stort, hur många leveranser tror åkerierna att de kommer att köra dit?
- Kommer lastplatser att behövas?
- Finns planer på att anlägga lastkajer?
- Vilka höjder planeras i området?

Svårighetsgrad

LÄTT

MEDEL

SVÅR

Identifiera lämpliga intervjuaktörer

Bestäm frågebatteri

Avsätt tid för intervjuer

Registrera data

Gör illustrativ och lättförståelig sammanställning

- Kommer området att kräva stora, långa och tunga transporter med särskilda villkor?
- Finns det något som ni saknar i befintlig stadsbebyggelse som skulle kunna anläggas i detta nya område nu när ni har chansen?

Vilka aktörer är inblandade?

- Tjänstemän på kommunen.
- Chefer eller transportledare från åkerier.
- Fastighetsägare.
- Byggherrar.
- Medborgare.
- Tilltänkta butiksägare.

Vilka metoder kan användas?

- Telefonintervju (detta exempel).
- Enkät via epost.
- Enkät via post.
- Sammanställning av intern grupp på kommunen för diskussion.

Fördelar med metoden

- Knyter värdefull kontakt med aktörer.
- Ger matnyttiga svar.
- Möjlighet att gå på djupet i specifika frågor.
- Möjlighet att ändra.

Nackdelar med metoden

- Ineffektivt över telefon.
- Svårt att få tag på folk.

Mätning av tunga transporter

Plats: Valfri plats där tunga transporter framförs.

Metod: Mätning.

Inledning: Kommunen har mottagit samtal om att många tunga transporter framförs genom staden. För att skapa sig en uppfattning om hur många transporter som framförs på en av kommunens större gator genomförs en mätning.

Vilken data går att få ut?

- Antal tunga fordon och andel farligt gods.

Vad kan data användas till?

- Konstatera ett problem eller som underlag för omledning av tunga transporter alternativt beräkning av vägslitage.

Platsspecifika frågor

- Vilket registreringsnummer har fordonet?
- Vilket företagsnamn finns på fordonet? Registrera inför framtiden.
- Fordonstyp? 12 meter, 24 meter, 30 meter?
- Hastighetsuppskattning.
- Tomgångskörning.
- Finns äldre utredningar/inventering av platsen?
- Har åtgärder redan vidtagits för tunga transporter?

Vilka aktörer är inblandade?

- Tjänstemän på kommunen.

Vilka metoder kan användas?

- Papper och penna – registrering av reg.nr på tunga fordon.
- Slangmätning – Slangar fästs i marken och registrerar fordonspassager och axelavstånd.
- Kameraregistrering – Fotografering av fordonens registreringsskyltar, kontrolleras sedan mot vägtrafikregistret.
- Detekteringsystem av valfri art.

Fördelar med metoden

- Systematiserad insamling av information.
- Nyckeltal som kan jämföras över tid.

Nackdelar med metoden

- Behov av återkommande mätningar för att säkerställa data.
- Tidskrävande beroende på metod.
- Svårt täcka in större mätområden på egen hand.

Svårighetsgrad

LÄTT

MEDEL

SVÅR



Mätning av branschens inställning

Plats: Kontoret.

Metod: Stor enkätundersökning via konsult.

Inledning: Kommunen vill skapa sig en uppfattning om vad transportbranschen anser om kommunens arbete med leveranstrafik. Detta för att kunna bygga vidare på feedbacken och sedan skriva ett strategiskt dokument. Ett sätt att få informationen är att göra intervjuer via enkäter eller per telefon.

Vilken data går att få ut?

- Åsikter, nyckeltal, skattningar, fordonsdata, fordonstyp, antal fordon.

Vad kan data användas till?

- Konstatera ett problem eller som underlag inför framtagande av strategiskt dokument. Konstatera effekter av utförda kommunikationsinsatser om gods i kommunen.

Platsspecifika frågor

- Vilka fordonstyper har ert företag?
- Hur många fordon har ni som trafikerar kommunen?
- Har ni hört talas om kommunens arbete med gods? Har det märkts av?
- Vilka tider är det som lättast/svårast att åka in till kommunen?
- Vilken är den enskilt viktigaste åtgärden för en effektiv leveranstrafik?

Vilka aktörer är inblandade?

- Tjänstemän på kommunen.
- Konsult.
- Transportörer.
- Distributörer.

Vilka metoder kan användas?

- Enkätundersökning via epost och rundringning via telefon.

Fördelar med metoden

- Effektiv.
- Ger snabbt ett första underlag om platsen ifråga.
- Bra första åtgärd innan intervju, inventering eller mätning.

Nackdelar med metoden

- Mycket tidskrävande.
- Svårt få tag på folk.
- Svar kan behöva tolkas.
- Svår att återupprepa pga. utbyte av personal hos aktörer.

Svårighetsgrad

LÄTT

MEDEL

SVÅR

Gör lista över företag, myndigheter och intresseorganisationer att kontakta.

Sammanställ frågebatteri

Registrera intervju svar och sammanställ

Gör bedömning

Inventering av smittrafik

Plats: Valfri kommun.

Metod: Inventering.

Inledning: Fastighetsägarna i kommunens centrala delar har tagit kontakt med trafikavdelningen på kommunen. Både fastighetsägarna och deras hyresgäster störs av den stora andel smittrafik som förekommer runt fastigheterna. I området gäller regleringen genomfartstrafik förbjuden förutom för transporter till fastigheterna men ändå råder en kösituation med privatbilster under stora delar av dagen. Smittrafiken påverkar leveranserna som pga. framkomlighetsproblem inte kommer fram till kunden alternativt tvingas parkera på trottoaren. För att säkerställa antalet smittrafikanter behöver en mätning på plats göras. Ett avgränsat område väljs ut.

Vilken data går att få ut?

- Antal fordon, om fordonet hade ett ärende eller inte och mellan vilka tider.

Vad kan data användas till?

- Konstatera ett problem, jämföra mot andra mätningar, som nyckeltal för att mäta förändring.

Platsspecifika frågor

- Antal fordonstyper – lastbil, cykel, personbil.
- Andel fordon som stannar med eller utan ärende.
- Andel felparkerade bilar.
- Översyn trafikregler – skyltning för t.ex. lastning/lossning.

Svårighetsgrad

LÄTT

MEDEL

SVÅR



Vilka aktörer är inblandade?

- Tjänstemän på kommunen.
- Fastighetsägare (input).
- Butiksägare (input).
- Konsult för mätning om det behövs.

Vilka metoder kan användas?

- Papper och penna.
- Kameraregistrering.

Fördelar med metoden

- Effektiv.
- Ger underlag till nollmätning.
- Ger bra beskrivning av situationen.

Nackdelar med metoden

- Behövs flera mättillfällen.
- Tidskrävande.
- Osäkerhetsfaktor i bedömning av fordonens aktivitet.

Inventering av godsflöden

Plats: Göteborg.

Metod: Kartläggning av gods.

Inledning: Trafikkontoret i Göteborg har ambitionen att tillsammans med privata intressenter i området kring handelsplatsen Nordstan, hitta hållbara gods- och distributionslösningar. En av pusselbitarna för att uppnå detta är att genomföra en godskartläggning. Kartläggningen innebär att ett fyrtiotal studenter under fyra dygn inventerade antalet transporter i ett avgränsat geografiskt område. Kartläggningen kompletterades efter hand med intervjuer av butiks- och transportpersonal i området.

Vilken data går att få ut?

- Medelvärden för antalet fordon per dag, vilka tider på dygnet som är mest/ minst belagda av fordonen, hur många av fordonen som är privata respektive kommersiella, vilken typ av fordon som används mest för gods, hur många personbilar som vistas i området. Snittstorlek på gods som levereras, vilka företag som är verksamma i området – bra inför intervjuer. Vilka gator som är viktiga för att säkerställa leveranser och vilka som inte är lika viktiga. Hur många lastplatser som finns och vilka som används.

Vad kan data användas till?

- Trafikräkningen kunde användas som beslutsunderlag men kan också jämföras mot tidigare trafikmätningar. Via räkningen konstaterades att området klarade att ta emot fler leveranser och att det fanns potential för samdistribution. Gods kunde styras om till lastgatan istället för leverans via butiksdörr. Framkomligheten för godsleveranser kunde ökas genom användandet av kollektivkörfält i området.

Svårighetsgrad

LÄTT

MEDEL

SVÅR

Platsspecifika frågor

- Var lastas och lossas det?
- Vilket företag utför tjänsten?
- Hur lång tid tar själva lastningen och lossningen?
- Vilken ankomst/avgångstid hade fordonet?
- Vilken typ av fordon observeras? Privat eller kommersiellt?
- Vilken typ av gods lämnas/ hämtas?
- Hur stor mängd gods levereras ca?

Vilka aktörer är inblandade?

- Kommunens tjänstemän.
- Konsulter.
- Studenter.
- Transportörer.
- Butikspersonal.

Vilka metoder kan användas?

- Samtal med nyckelpersoner på plats.
- Inventering (kartläggning).
- Kameraövervakning för analys.

Fördelar med metoden

- Systematiserad insamling av information.
- Lätt att jämföra.
- Viktigt för genomförande av nya distributionslösningar.

Nackdelar med metoden

- Behöver ofta kompletteras med fler mätningar.
- Resurskrävande (hög bemanning).
- Svårt att veta om ett fordon är kommersiellt eller privat.

Välj ut område att mäta

Bemanna lämpliga poster för trafikräkningen

Registrera info

Gör bedömning och sammanställ information

Inventering inför samlastning av livsmedel

Plats: Simrishamn, Tomelilla, Ystad.

Metod: Inventering av egna beställningsmönster inför samlastning.

Inledning: Ystad-Österlenkommunerna förberedde 2013 för samordnad varudistribution i kommunal regi där transportplanering, fordonsuppföljning och omvänd fakturering ingick. En förutsättning för uppstarten av detta var genomförandet av en inventering av de kommunala beställningsmönstren via ett frågeformulär.

Vilken data går att få ut?

- Via ett frågeunderlag till samtliga beställningsenheter i kommunerna kunde befintligt transportbehov fastställas inom kommunen såsom antal inleveranser, mottagningstider och volymer. Via den samordnade varudistributionen gjordes en minskning av antalet leveranser med 75 %. Från 26 245 leveranser till ca 7 000.

Vad kan data användas till?

- Konstruera en distributionscentral. Nyckeltalen gav en korrekt bild av transportbehovet i kommunerna, vilket fungerade som stöd i framtagandet av den nya affärsmodellen. Nyckeltalen fungerade som före- och efterjämförelse. Genom Ystad-Österlenmodellen har kommunerna utvecklat en logistikkompetens och upphandlat en gemensam distributionscentral.

Platsspecifika frågor till beställarenheter

- Vilken data fanns från tidigare livsmedelsupphandling t.ex. 2011?
- Frågeformulär till beställarenheter:
- Nödvändigt antal leveranser per vecka.
- Önskad tid för leverans.
- Tid för lossning.
- Volym gods per vecka (omräknat i rullcontainer).

Vilka aktörer är inblandade?

- Kommunens tjänstemän.

Vilka metoder kan användas?

- Ruttoptimeringsprogram.
- Frågeformulär.
- Analys av tidigare underlag.

Fördelar med metoden

- Enkel men systematiserad insamling av information.
- Nyckeltal inför framtiden.

Nackdelar med metoden

- Behov av återkommande mätningar för att säkerställa data.

Svårighetsgrad

LÄTT

MEDEL

SVÅR

Välj ut varugrupp och upphandling t.ex. livsmedel

Sammanställ frågeformulär till beställningsenheter

Sammanställ resultatet

Använd som nyckeltal för att mäta effekten av ert arbete

Inventering inför samordnad varudistribution

Plats: Södertörnskommunerna: Botkyrka, Haninge, Huddinge, Nykvarn, Nynäshamn, Salem, Södertälje, Tyresö.

Metod: Förstudie/nulägesanalys.

Inledning: Juni 2011 fattade de åtta Södertörnskommunerna ett gemensamt beslut att genomföra en förstudie avseende samordnad varudistribution till kommunala verksamheter. Förstudien skulle resultera i nio rapporter, en rapport för helheten samt en för respektive kommun. Målet med förstudien var att ge ett relevant underlag för att bedöma främst de miljömässiga men även de ekonomiska och socioekonomiska effekterna av att införa samordnad varudistribution.

Vilken data går att få ut?

- Medelsträcka per dag, antalet stopp per dag, medeltal fyllnadsgrad, fordonstyp och årsmodell. (Se även plats-specifika frågor).

Vad kan data användas till?

- Via nulägesanalysen kan beräkningar göras för vad som ska ingå i samordningen, hur många leveranser som förväntas, typ av fordon och bästa typ av drivmedel etc. Datan kan användas som beslutsunderlag.

Platsspecifika frågor till beställarenheter

- Vilken basfakta finns sedan tidigare i kommunen?
- Hur många förskolor, grundskolor, gymnasier, skolkök, äldreboenden, centralförvaltningar, bibliotek har kommunen?

Svårighetsgrad

LÄTT

MEDEL

SVÅR

- Hur stor budget för varuinköp har kommunen? Hur fördelas budgeten per varugrupp?
- Vilka är de största leverantörerna inom respektive varuområde? Hur många leveranser har de? Uppdelat på varuområdet, hur många leveranser utförs per år?
- Hur många ramavtal inom respektive varuområde har kommunen och hur ser de ut?
- Hur många leveransställen och leveransadresser har kommunen?
- Används mellanlager eller körs varor ut direkt till kund?

Vilka aktörer är inblandade?

- Kommunens tjänstemän inom bl a upphandling och ekonomi samt företrädare inom vård, skola och omsorg.
- Åkerier.
- Konsulter.

Vilka metoder kan användas?

- Samtal med nyckelpersoner.
- Insamling av faktauppgifter.
- Enkäter till större arbetsplatser.
- Beräkningar av dagens transporter, CO₂ och ekonomi.

Fördelar med metoden

- Systematiserad insamling av information.

Nackdelar med metoden

- Tids- och resursintensivt.

Strukturera förstudien så att den passar samtliga deltagande kommuner

Sätt en tidsram för när förstudierna ska vara klara

Sammanställ resultatet

Välj ut vilka varugrupper som ska ingå i samordningen

Framtagande av plan för leveranstrafiken

Plats: Stockholm

Metod: Mätning, inventering, intervju, platsbesök, nätverkande, analys

Inledning: Arbetet med att ta fram ett strategiskt dokument ska ses som en långsiktig process. I Stockholms stad började arbetet från noll genom att man gav sig ut på stan och genomförde platsbesök av olika karaktär. Under platsbesöken samtalade den ansvarige med personer involverade i godstransportprocessen. Allt från förare till parkeringsvakt, butikspersonal och polis. Det fanns en strävan efter att upprätta ett nätverk av kunniga personer i näringslivet men även internt inom kommunen. Nätverket kunde med tiden bistå med värdefull information om godssituationen i staden, vilka åtgärder som behövdes för bättre leveranstrafik och vilka insatser i staden som gett positiva effekter. Med hjälp av nätverket fick kommunen kontakt med rätt personer i olika organisationer och slussades via dessa vidare till de med rätt kunskap om godsfrågor.

Den kunskapen användes sedan för att göra många av de mätningar som tas upp i den här boken. Resultatet av mätningarna utmynnade i ett antal konstateranden om godstrafiken i Stockholm. En remissversion av en godsplan togs fram och skickades ut till en stor mängd aktörer som fick lämna synpunkter på både inriktning och de 9 projekt som utmejslats. Tack vare synpunkterna vässades godsplanen och blev till slut en 25-sidig skrift med fyra mål och 9 åtgärder för en bättre leveranstrafik. En tidsram på 4 år sattes och flertalet projekt är ett resultat av offentligt-privat samarbete.

Vilken data går att få ut?

- Det mesta av datan i bokens exempel behövs för att kunna skapa en godsplan.

Vad kan data användas till?

- Godsplanen används för att öka prioriteringen av godsfrågor inom kommunen men också regionalt och nationellt.

Platsspecifika frågor

- Behövs en godsplan? Vilka platsbesök behöver jag göra?
- Vilka personer behöver jag kontakta?
- Vilka mätningar leder mig rätt?
- Hur stora problem har kommunen med leveranstrafiken?
- Vilka metoder har fungerat bra respektive dåligt?
- Vilka projekt och åtgärder kommer att ge mest effekt?
- Vilka mål bör planen för godset ha?

Vilka aktörer är inblandade?

- Tjänstemän på kommunen.
- Fastighetsägare.
- Butiksägare.
- Parkeringsvakter.
- Sveriges åkeriföretag.
- Lokala åkerier.
- Berörda myndigheter.
- Andra kommuner.
- Medborgare.
- Politiska nämnden.

Vilka metoder kan användas?

- Se under respektive exempel i boken.

Fördelar med metoden

- Ger tydlig inriktning, ökar prioritet för godset.
- Mål och åtgärder att jobba efter.

Nackdelar med metoden

- Tidskrävande.
- Komplicerat.
- Många viljor ska sammanfogas.

Svårighetsgrad

LÅTT

MEDEL

SVÅR

Konstatera ert
nåläge – behövs
en plan?

Sammanställ
befintlig data och
ta fram mål och
indikatorer för planen

Skicka på
remiss och
utnyttja
feedback

Kontrollera att planen
stämmer överens med
andra övergripande
strategiska dokument

Intervjuer under åkerimöte

Plats: Valfri mötesplats

Metod: Nätverksträff med lokala åkerier

Inledning: Genom att bjuda in stadens åkerier till ett nätverksmöte har kommunen möjlighet att gå igenom större trafikarbeten, dryfta åtgärder men också få matnyttiga tips på framtida projekt och förändringar i gatumiljön.

Vilken data går att få ut?

- Feedback, detaljkunskap om specifika områden, tips på upplägg till nya projekt samt åtgärder som behövs för en enklare vardag för åkerierna.

Vad kan data användas till?

- Stämna av kommunens arbete, åtgärder för effektivare leveranser i staden, bygga relationer till branschen.

Platsspecifika frågor

- Har du hört talas om kommunens arbete med gods? Har det märkts av?
- Vilka tider är det som lättast/svårast att åka in till kommunen?
- Vilken är den enskilt viktigaste åtgärden för en effektiv leveranstrafik?
- Vilka platser i kommunen är svåra att nå?
- Vad behövs enligt åkerierna för en bättre leveranstrafik?

Svårighetsgrad

LÄTT

MEDEL

SVÅR

Kontakta berörda åkerier och bjud in till möte

Fundera över upplägg och aktuella frågor som ska beröras

Lyssna in mötesdeltagarna

Fortsätt utveckla arbetet med leveranstrafiken

Vilka aktörer är inblandade?

- Tjänstemän på kommunen.
- Konsult.
- Åkerier.

Vilka metoder kan användas?

- Möte eller telefonmöte.

Fördelar med metoden

- Nätverksbyggande och effektivt.

Nackdelar med metoden

- Svårt få en helhetsbild, behövs ofta fler möten för att bygga upp ett förtroende.

BILAGA 1

Vanliga aktörer och deras kunskap

I denna bilaga presenteras olika aktörer och deras respektive kunskapsbas som kan vara bra att ha i åtanke när man arbetar med leveranstrafik.

Speditörer

Speditörer hanterar en fraktkunds hela transport där några av de viktigaste uppgifterna är att hitta lämpliga transportmedel för kundens räkning. En speditör kan även ta hand om lagring av varor, ta emot en vara, förtulla den och hantera de dokument som är nödvändiga för import och export. Speditören kan själv vara en distributör av varor. Den information som då kan finnas tillgänglig är densamma som framkommer via distributörerna.

Exempel på tillgänglig information:

- › Statistik över speditörens egna transporter (t.ex. antalet fordon, typ av fordon, tidsåtgång per leverans och plats, förutsättningar vid lastning och lossning)
- › Ett fordons lämplighet som transportmedel för olika typer av gods och varor
- › Regler, lagar och förordningar att ta hänsyn till som speditör
- › Dirigering av egna godstransporter
- › Planering av transportuppdrag
- › Ett fordons lämplighet som transportmedel för olika typer av gods och varor
- › Bemanningssituation vid slutdestination (tas godset om hand av bemanningspersonal eller inte)
- › Köbildningar vid distribution till specifika lastplatser/gator
- › Leveranstid per lastplats (genomsnitt)
- › Antal fordon till specifika lastplatser
- › Fördelning av fordonstyper till olika lastplatser/gator
- › Godsmängd (generellt som distribueras ut)

- › Färdvägar och prioriteringar vid distribuering av gods till specifika lastplatser/gator
- › Körsträckor (generellt eller till specifika lastplatser/gator)
- › Total körtid för respektive fordon (generellt eller till specifika lastplatser/gator)
- › Tillgång till ruttplaneringsverktyg och GPS
- › Fördelning av leveranser (till specifika lastplatser/gator)
- › Typ av last till specifikt område

Distributör

Distributörerna levererar varor och material och ser till att dessa kommer fram till rätt plats och i rätt tid. Olika distributionsföretag behöver inte arbeta på samma sätt, t.ex. kan det skilja mellan ruttoptimeringsystem, planeringsunderlag och fordon.

De erfarenheter som yrkesförare har kan vara mer detaljrika och lokalt förankrade än de hos exempelvis en överordnad på ett distributionsföretag. Det krävs dock ett större filter vid insamling av data från yrkeschaufförer då upplevelserna kan vara subjektiva. Komplettering med insamlad data från flera yrkeschaufförer eller genom mätningar är att föredra. Utifrån informationen kan exempelvis slutsatser dras om lokala problem för godstransporterna utmed vägarna samt mer platsspecifika insatser eller åtgärder tas fram.

Exempel på tillgänglig information:

- › Förutsättningar (lastning och lossning)
- › Bemanningssituation vid slutdestination
- › Köbildningar vid distribution
- › Leveranstid vid lastplats
- › Antal fordon per lastplats
- › Fördelning av fordonstyper
- › Godsmängd (generellt)
- › Antal fordon (dygn/totalt/lastplats)
- › Antal leveranser per dygn, timme
- › Förutsättningar för transport (generellt) och vid lastning och lossning
- › Andel fordon (%) från resp. väg/infart
- › Färdvägar och ruttprioriteringar
- › Körsträckor
- › Antal stopp vid körsträckor
- › Fördelning antal fordon vid resp. plats
- › Användning av olika lastplatser
- › Antal leveranser per dag

- › Förutsättning vid lastning och lossning
- › Förutsättning för transporter (generellt)
- › Syn på omkringliggande bebyggelse
- › Möjligheter till förbättringar
- › Typ av last till specifikt område
- › Fordonsstorlek
- › Total körtid för respektive fordon/dag
- › Fördelning antal fordon vid resp. plats
- › Fasta eller mer flexibla turer
- › Ruttplaneringsverktyg

Fastighetsägare

Fastighetsägaren kan påverka hur leveranserna utförs genom att ställa krav på sin egen organisation men också på de hyresgäster som är kunder. I avtal kan förtydligas hur, var och när leveranser ska ske. Till exempel om ett underjordiskt garage ska prioriteras som lossnings- och lastningspunkt före gatumark utanför butik med människor runt omkring.

Exempel på tillgänglig information:

- › Hur många och vilka som är hyresgäster
- › Kontaktinformation till hyresgäster
- › Leveranser till hyresgäster
- › Företagarförening i området
- › Förutsättningar kring leveranser eller lastområdet
- › Information om näringsidkare/hyresgäster
- › Användning av lastplatser eller lastområden
- › Antal leveranser till lastplatser på specifika lastplatser/gator
- › Hantering av godsfrågor inom fastigheten
- › Kommunikationen mellan butiksägare och leverantör samt fastighetsägaren i fråga

Hyresgäster och näringsidkare

Hyresgäster eller näringsidkare beställer och tar emot godset och är viktiga aktörer i transportkedjan. Ett smidigt sätt att få tag i information från dessa aktörer är att gå via fastighetsägaren – som i regel har kontaktuppgifter till ansvarig person för leveranser hos respektive hyresgäst (till exempel e-post, telefonnummer, namn, adress).

Exempel på tillgänglig information:

- › Antal leveranser (dag, vecka, månad, år)
- › Fordonstyp som transporterar gods till egen verksamhet
- › Plats eller område för lastning och lossning
- › Volymmängd (tillfälle/dag/vecka/månad/år/säsongsberoende)
- › Kostnader för leveransfunktion till lastplats/område
- › Bemanningssituation vid lastplats/område
- › Allmän uppfattning om leveranser till lastplatsen/området

Kommun

Kommunen samlar in underlag i en mängd sammanhang som i vissa fall även kan användas för kartläggning av leveranstrafik.

Exempel på tillgänglig information:

- › Trafikräkningar (andel tung trafik, flöden)
- › Bullerstudier
- › Antal skador och olyckor på specifika vägar/platser (Strada)
- › Ärenden (klagomål, medborgarförslag)
- › Omkringliggande bebyggelse (generellt eller till specifika lastplatser /gator)
- › Möjligheter för förbättringar (generellt eller till specifika lastplatser /gator)
- › Fördelning av leveranser (generellt eller till specifika lastplatser/gator)
- › Typ av last till specifikt område
- › Fordonsstorlek (generellt eller till specifika lastplatser/gator)

Medarbetare med olika kompetens kan bidra i godsfrågan:

Trafikplanerare

En trafikplanerare har kunskap om trafikplanering i stort som smått. Det kan till exempel handla om hur leveranstrafiken berörs vid om- och nybyggnation, med fokus på allt från säkerhet till utformning, som t.ex. lämplig höjd på kantsten eller om godset bör gå genom en samlastningscentral istället för att levereras direkt utanför butik.

Upphandlare

En upphandlare ställer krav i upphandlingar och hur dessa ska följas upp, t.ex. vilken typ av fordon som ska användas vid leverans till kommunal verksamhet.

Parkeringsövervakare

Parkeringsövervakare har ofta mycket bra kunskap om och erfarenhet från både den rörliga och parkerade trafiken och ser återkommande mönster för hur olika trafikantgrupper rör sig/parkerar i transportsystemet. Exempelvis:

- Problematiska lastplatser/områden (trafikfara, framkomlighet, felparkeringar etc.)
- Påverkan av omkringliggande bebyggelse/verksamheter
- Trafikregler på platsen eller i området
- Brister, hinder och möjligheter vid specifika lastplatser
- Nyttjandegraden av lastplats
- Felparkeringstyper vid lastning och lossning på specifika lastplatser
- Skillnader i användning av lastplatser beroende på dag eller tid på dygnet

Planarkitekt/planläggare

De i kommunen som arbetar med planfrågorna har bra insikt i översikts- och detaljplaneskedet och kan vara en stor resurs när det gäller att inkludera arbetet med leveranstrafiken tidigt i processen.

Myndigheter, institutioner och organisationer

Det finns en hel del data från myndigheter och institutioner som kan hjälpa kommunen i arbetet med gods, framförallt olika mätningar och jämförelser. Detta avsnitt kommer kort att redogöra för data som finns tillgänglig idag. Det finns stora mängder information att hämta från statistikdatabaser som sedan kan kompletteras med intervjuer av sakkunniga vid respektive myndighet eller institution.

Trafikanalys

Trafikanalys förser beslutsfattare inom transportpolitiken med kunskapsunderlag. Utgångspunkten är det transportpolitiska målet om en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning. Trafikanalys ansvarar för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer – bland annat resvane- och varuflödesundersökningar (Trafikanalys, 2014).

Transportstyrelsen

Transportstyrelsen arbetar bland annat för att uppnå god tillgänglighet och kvalitet samt med att säkra och miljöanpassa transporter. Vidare tar trans-

portstyrelsen fram regler, ger tillstånd och följer upp hur dessa följs. Detta har resulterat i stora mängder statistik och dokument som finns att tillgå (Transportstyrelsen, 2014). Transportstyrelsen ansvarar för lagstiftningen, t.ex. trafikförordningen.

Trafikverket

Trafikverket ansvarar för den samlade långsiktiga infrastrukturplaneringen av vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart. Statistik finns att tillgå gällande trafikutveckling, förebyggande och avhjälpande underhåll, kostnader för drift och underhåll, fel och besiktningar för att nämna några. (Trafikverket, 2014).

Statens Väg- och Transportforskningsinstitut (VTI)

VTI eller Statens väg- och transportforskningsinstitut är ett oberoende internationellt forskningsinstitut inom transportsektorn. Dess huvuduppgift är att bedriva forskning om och utveckling av infrastruktur, trafik och transporter. Detta omfattar samtliga transportslag och områdena väg- och banteknik, drift och underhåll, fordonsteknik, trafiksäkerhet, trafikanalys, människan i transportsystemet, miljö, planerings- och beslutsprocesser, transportekonomi samt transportsystem (VTI, 2014).

Sveriges Kommuner och Landsting (SKL)

SKL:s uppgift är att stödja och bidra till att utveckla landets kommuner, landsting och regioner. Det är ett nätverk för kunskapsutbyte och samordning. SKL har ett antal publikationer inom ämnesområdena trafikplanering, trafiksäkerhet, väghållning, kollektivtrafik, färdtjänst, skolskjuts samt omfattande infrastrukturprojekt. SKL har även ett samarbete med och avtal om NVDB (Nationell Vägdatabas) där information om gatan och gaturummet kan läggas in (SKL, 2014).

Energimyndigheten

Energimyndigheten verkar inom olika samhällssektorer för att skapa villkor för en effektiv och hållbar energianvändning samt en kostnadseffektiv energiförsörjning. Energimyndigheten tillhandahåller statistik över hur stora mängder av olika bränslen som används inom transporterna nationellt (Energimyndigheten, 2014.)

Boverket

Boverket är en förvaltningsmyndighet för frågor om byggd miljö, hushållning med mark- och vattenområden, fysisk planering, byggande och förvaltning av bebyggelse, boende och bostadsfinansiering. Boverket erbjuder planeringsunderlag och rapporter om hur små, medelstora och stora kommuner på olika sätt arbetar med godsfrågan.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap är en statlig myndighet med uppgift att utveckla samhällets förmåga att förebygga och hantera olyckor och kriser. MSB ger ut statistik och rapporter om framförallt farlig gods.

Närliggande kommuner

Kommuner i närhet av den egna kommunen kan ha statistik som kan bidra till en kartläggning av godssituationen över kommungränserna.

Företagarföreningar

En företagarförening arbetar genom att verka för medlemsföretagens intressen. Dessa gemensamma intressen kan se olika ut för olika föreningar men grundidén är att företagen blir starkare om de agerar tillsammans i vissa frågor. Detta kan inkludera transporter och godssituationer. Företagarföreningar kan ha information om hur olika trafikslag påverkar ett visst område. De kan också ge inblick i hur transporter sköts, vilka utrymmen som används för lastning och lossning och när trafiken är som mest intensiv.

Universitet och högskolor

Forskning med koppling till trafik, transporter och logistik genomförs på flera universitet och högskolor ute i landet. Skalnivåerna för denna forskning är alltifrån övergripande nivåer till mer detaljerade undersökningar.

BILAGA 2

Metodunderlag

Den här bilagans mallar kan vara lämpliga att använda i arbetet med leveranstrafiken. Mallarna är exempel och kan gärna kompletteras eller slås ihop för en mer heltäckande bild.

Platsinventeringsmallar

Genom att på förhand kategorisera möjliga svarsalternativ under rubriker som "Fordonstyp" minskar riskerna för felaktig ifyllnad av inventeringsmallarna. Ett exempel på detta ses i figur 6 nedan. Det är viktigt att förstå att kategoriseringar av fordonstyper kan tolkas olika av olika aktörer i samhället varpå tydlighet är nödvändig.

FIGUR 6. Exempel på kategorisering av fordonstyper



Lastbil (t.v.), liten lastbil (mitten) och liten skåpbil (t.h.).

TABELL 1. Intervjutyper

Intervjumetod	+	-
Platsintervju		
	<ul style="list-style-type: none"> ‣ Minskad risk för bortfall ‣ Hög detaljnivå i svar ‣ Inspelningsmöjligheter ‣ Djupdiskussioner möjliga ‣ Goda möjligheter att styra intervjun ‣ Direkta möjligheter till uppföljning 	<ul style="list-style-type: none"> ‣ Påverkan från yttre omständigheter ‣ Tidskrävande ‣ Resurskrävande
Telefonintervju		
	<ul style="list-style-type: none"> ‣ Tids- och kostnadsmässiga fördelar gentemot platsintervju ‣ Viss möjlighet att styra intervjusituationen ‣ Viss möjlighet till djupdykning i vissa ämnesområden ‣ Direkta möjligheter till uppföljning ‣ Svarsfrekvens högre än vid e-postintervju 	<ul style="list-style-type: none"> ‣ Medel tidsåtgång ‣ Medelkostnad per intervju ‣ Viss påverkan från yttre omständigheter
E-postintervju		
	<ul style="list-style-type: none"> ‣ Effektiv genom att nå ut till flera svarspersoner parallellt ‣ Viss möjlighet till uppföljning ‣ Mer personlig än enkätundersökning ‣ Tillfrågade svarar med egna ord istället för att kryssa i formulär 	<ul style="list-style-type: none"> ‣ Begränsade möjligheter att styra intervjusituationen ‣ Liten möjlighet till uppföljning ‣ Risk för låg svarsfrekvens
Enkät		
	<ul style="list-style-type: none"> ‣ Möjlighet att nå ut till fler personer än vid intervjuer 	<ul style="list-style-type: none"> ‣ Uppföljningsmöjligheter generellt ‣ Risk för låg svarsfrekvens

TABELL 2. Intervjufrågor

Förare	
<ul style="list-style-type: none"> ‣ Hur många bilar/typ av bilar har ni? ‣ Vilka områden kör ni i? ‣ Kör ni fasta turer? ‣ Vem bestämmer rutter/färdvägar/prioriteringar? ‣ Har ni någon form av ruttplaneringsverktyg? ‣ Hur skulle er distribution kunna underlättas? ‣ Vilka problemområden skulle ni vilja peka ut (generellt eller platsspecifikt)? ‣ Lastplats: ‣ Fordonsstorlek: ‣ Åkeri/speditör/tillhörighet: 	<ul style="list-style-type: none"> ‣ Typ av last (pall/paket/bur/övrigt) och uppskattad mängd: ‣ Brukar du köra leveranser till lastplatsen? ‣ Hur många ska du leverera till nu? ‣ Hur många gånger har du leveranser till lastplatsen per dag? ‣ Använder du alltid denna lastplats för leveranser till detta område? Varför? ‣ Vart ska varorna? ‣ Vilka in- och utfarter/vägar använder du till den här lastplatsen? ‣ Hur upplever du lastplatsen/lastområdet? ‣ Om du fick göra om detta lastområde, vad skulle du göra då?
Hyresgäster	
<ul style="list-style-type: none"> ‣ Hur ofta får ni leveranser? (dag, tid på dygnet, övrig information) ‣ Vilka typer av fordon fraktar gods och leveranser till er verksamhet? ‣ Vid vilken lastplats sker avlastning för er? ‣ Hur stora volymer tar ni, uppskattningsvis, in per leverans? Hur varierar det beroende på säsong? 	<ul style="list-style-type: none"> ‣ Vilka tar emot godset vid lastplatsen? ‣ Vilka kostnader har ni för leveransfunktionen? ‣ Vad är er allmänna uppfattning om lastplatsen/lastområdet? ‣ Hur fungerar leveranserna för er idag?
Fastighetsägare	
<ul style="list-style-type: none"> ‣ Är godssituationen ett problem idag? ‣ Hur har ni kontroll över var och hur mycket gods som körs runt till era hyresgäster? ‣ Hur ser godsflödena ut i området? 	<ul style="list-style-type: none"> ‣ Hur jobbar ni med godsfrågan för era fastigheter? ‣ Vilka problemområden skulle ni vilja peka ut (generellt eller platsspecifikt)?
Parkeringsövervakare	
<ul style="list-style-type: none"> ‣ Vilka lastplatser brukar vara mest problematiska (trafikfara, framkomlighet, felparkeringar)? ‣ Hur ser den omkringliggande bebyggelsen ut och hur kan den tänkas påverka? ‣ Vilka trafikregler gäller på platsen? Hur påverkar dessa lastområdet? 	<ul style="list-style-type: none"> ‣ Vår uppfattning om lastplats X är att den har flera brister/hinder/möjligheter/fördelar - håller ni med? ‣ Vilken dag/tid är det mest problematiskt på lastplatsen/lastområdet?
Speditörer	
<ul style="list-style-type: none"> ‣ Hur planeras transportuppdrag? ‣ Hur dirigeras godstrafiken? ‣ Vilka regler, lagar och förordningar är viktiga att ta hänsyn till? 	<ul style="list-style-type: none"> ‣ Vilken statistik för ni över godstrafiken? ‣ Vilka problem kan uppstå vid godsuppdrag?

BILAGA 3

Styrgrupp och deltagande kommuner

Arbetet med skriften har pågått under 2014 och 2015. Styrgruppen för projektet har bestått av följande personer:

Lina Samuelsson, *Umeå kommun*

Mikael Ranhagen, *Nacka kommun*

Martin Svedin, *Svebol Logistics*

Magnus Gustafsson, *Trafikverket region syd*

Erik Levander, *Stockholms stad*

Märta Brolinson, *Stockholms stad*

Max Hanander, *Malmö stad*

Cecilia Mårtensson, *Sveriges Kommuner och Landsting*

Kommuner som bidragit med exempel på olika typer av kartläggningar är:

Botkyrka kommun	Malmö stad	Stockholms stad
Göteborgs stad	Nykvarns kommun	Södertälje kommun
Halmstads kommun	Nynäshamns kommun	Tomelilla kommun
Haninge kommun	Salems kommun	Tyresö kommun
Huddinge kommun	Simrishamn kommun	Ystad kommun



Kartläggning av leveranstrafik i tätort

Godstransporter av alla dess slag är nödvändiga för ett väl fungerande vardags- och näringsliv. De bidrar bland annat till ökad tillväxt genom sin förmåga att förflytta gods korta och långa sträckor på ett effektivt sätt. En viktig del av godstransporterna är leveranstrafiken. Med leveranstrafik avses i denna skrift alla typer av transporter som genomförs på gummihjul i tätort. En effektiv leveranstrafik bidrar till tillgänglighet, framkomlighet, trafiksäkerhet och minskade luftföroreningar, bullernivåer och inte minst kostnader.

Samtidigt finns begränsad samlad information om hur olika kartläggningar och mätningar av leveranstrafik inom en kommun kan genomföras. Denna handbok sammanfattar därför olika möjligheter till insamling av information om leveranstrafiken. Förhoppningen är att kommuner ska få stöd i starten av arbetet med effektivisering av leveranstrafik i tätorter. Handboken är ett komplement till TRAST (Trafik för en attraktiv stad) med fördjupning inom godsområdet. Skriften vänder sig till tjänstemän och politiker i kommuner och regioner men kan även vara av intresse för konsulter inom området.

Beställ eller ladda ner på webbutik.skl.se

ISBN 978-91-7585-362-8



Sveriges
Kommuner
och Landsting

Post: 118 82 Stockholm
Besök: Hornsgatan 20
Telefon: 08-452 70 00
www.skl.se