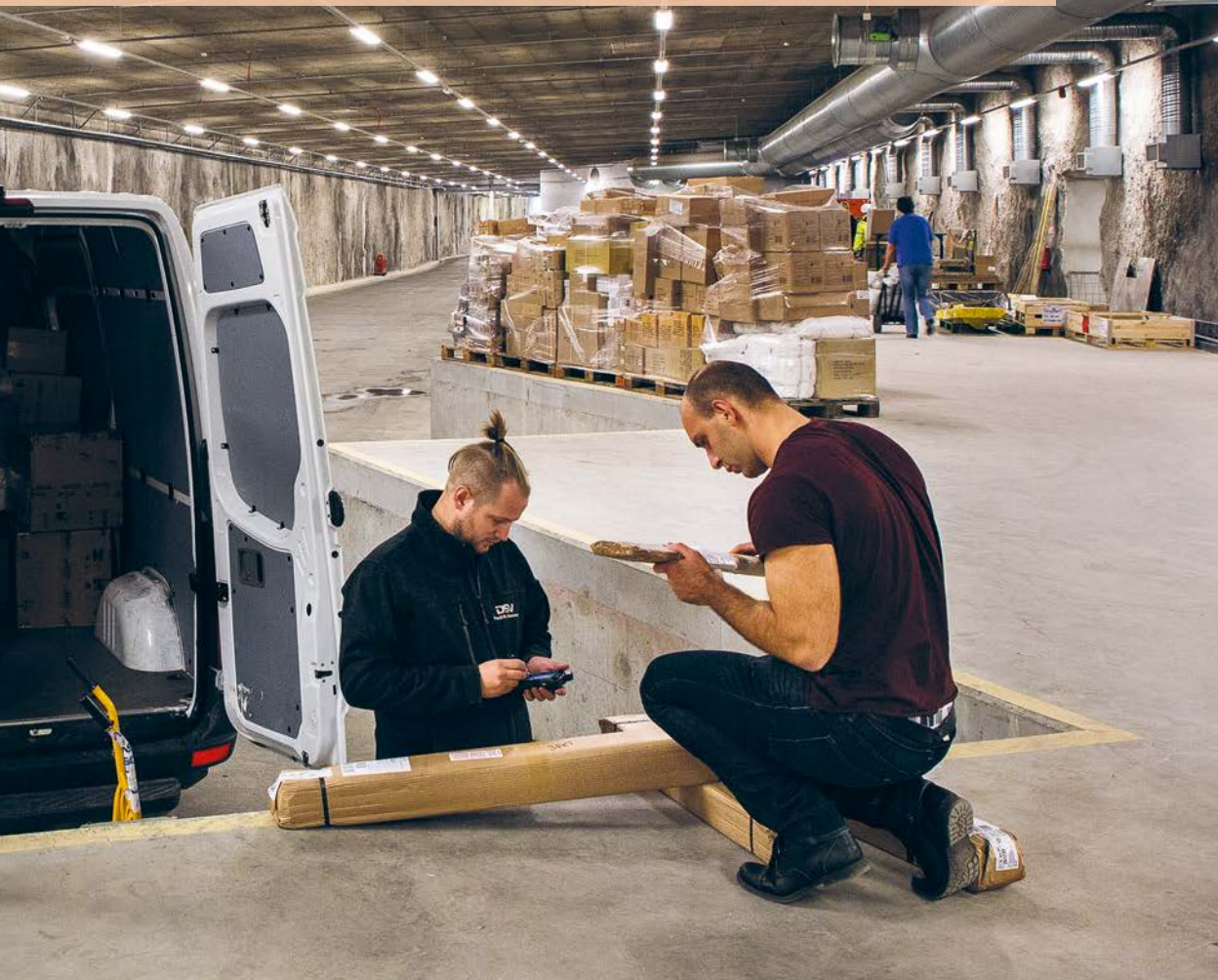


Kommuners arbete med godstransporter

RESULTAT FRÅN ENKÄT TILL SVERIGES KOMMUNER 2015



Sveriges
Kommuner
och Landsting

Kommuners arbete med godstransporter

RESULTAT FRÅN ENKÄT TILL SVERIGES KOMMUNER 2015



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

© Sveriges Kommuner och Landsting, 2017
ISBN: 978-91-7585-523-3
Text: Maria Lindholm, Dan Andersson, Magnus Blinge
Foto: SKL bildbank
Produktion: Advant Produktionsbyrå
Tryck: LTAB, 2017

Förord

Godstransporter representerar oftast endast en mindre andel av det totala antalet fordon som trafikerar staden, men orsakar samtidigt närmare hälften av de hälsovådliga emissionerna. I många städer har godstransporterna på sätt och **viss** glömts bort i planeringen, eller är nedprioriterade, eftersom de främst är kopplade till den privata sektorn.

Syftet med denna undersökning har varit att ta fram ett kunskapsunderlag som visar i vilken omfattning kommunerna arbetar med godstransporter i tätorter. Målet med kunskapsunderlaget är att kommuner, landsting och regioner, SKL och Trafikverket med flera ska få kunskap om hur kommunerna arbetar med denna fråga. Undersökningen gällde godstransporter inom tätorten och inte transporter på motorvägar och statliga vägar runt stadens kärna. Både kommunens egna och näringslivets godstransporter avsågs.

Stockholm i mars 2017

Gunilla Glasare
Direktör
Tillväxt och samhällsbyggnad

Peter Haglund
Sektionschef
Infrastruktur och fastigheter

Sveriges Kommuner och Landsting

Innehåll

- 7 **Sammanfattning**
- 9 **Kapitel 1. Introduktion och bakgrund**
- 11 Ökat fokus på gods
- 12 **Kapitel 2. Hur undersökningen genomfördes**
- 14 **Kapitel 3. Resultat**
- 14 Prioritering av godstransporter
- 18 Budget och strategi för gods
- 20 Samverkan internt och externt
- 21 Åtgärder för att förbättra situationen för godstransporter i staden
- 21 Statistik för godstransporter
- 22 **Kapitel 4. Avslutning och vägen framåt**
- 23 Vägen framåt
- 24 **Referenser**
- 24 Artikel med tidigare resultat

Sammanfattning

En enkät skickades ut under 2015, riktad till tjänstemän inom kommuner som arbetar med trafik- och transportfrågor. Enkäten utformades på Chalmers i samarbete med SKL med syftet att kartlägga hur Sveriges kommuner arbetar med godstransporter samt att förstå hur prioriteringar och val görs. Studien är en uppföljning av en enkät som skickades ut under 2008. Svaren visade då att endast ett fåtal städer/kommuner lade tid på att planera för och arbeta med godstransporter på olika sätt.

Sverige har 290 kommuner, vilka samtliga inbjöds att besvara enkäten. Totalt svarade 139 kommuner, vilket motsvarar en svarsfrekvens på ca 48 %.

Resultatet från enkäten visar att Sveriges kommuner idag verkar arbeta betydligt mer med godstransporter jämfört med 2008. Några av de viktigaste resultaten från studien är:

- › 30 % av respondenterna anger att kommunen har en person eller fler som jobbar 50 % eller mer med godstransporter. 2008 var det bara 2 %.
- › Andelen kommuner som inte lägger ner någon tid alls på godstransporter har minskat från 44 % till 34 %.
- › Endast 3 kommuner hade en utpekad ansvarig för godstransporter år 2008. Idag är det 16 kommuner som har det.
- › Det är få kommuner som har en budget allokerad till godsfrågor, men de som har en eller flera personer som arbetar med gods har en budget. Av respondenterna är det 35 % som uppger att de på något sätt har en strategi för hur gods ska hanteras.

Samverkan både internt och externt framhålls ofta som en förutsättning för att skapa hållbara lösningar och endast 8 % av kommunerna anser att samverkan idag fungerar mindre bra eller dåligt. Men, det konkreta samarbetet med externa intressenter genom etablerade forum verkar trots detta, enligt enkätsvaren, ha gått ner från 20 % år 2008 till drygt 13 % 2015. Andelen osäkra är dock hög, 17 %, vilket tyder på att de etablerade samarbetena inte är så välkända eller är mer vilande så länge inga större frågor eller förändringar är aktuella. En viktig avslutande kommentar är att resultaten av enkäten tyder på att det inom kommunerna finns en okunskap om en rad aspekter av gods-transportfrågor. Även om resultaten visar att frågan har kommit högre upp på agendan hos många, så finns det ett stort behov av att öka kunskapen, sprida information och ta fram tydliga strategier som sedan kan följas upp genom utpekade ansvar och relevanta åtgärder.



Introduktion och bakgrund

Godstransporter i städer är nödvändiga för att tillgodose de behov av varor och tjänster som bland annat invånare, näringsliv, myndighetsfunktioner och besökare har. Samtidigt behöver de negativa konsekvenserna av godstransporter minimeras.

Godstransporter i staden innebär speciella förutsättningar eftersom dessa sker i en miljö med betydande ytrestriktioner och växande ytanspråk i form av tät bebyggelse, trånga gaturum, många boende, arbetsplatser och mötesplatser. Godstransporter representerar oftast endast en mindre andel av det totala antalet fordon som trafikerar staden, men närmare hälften av emissionerna. Detta innebär att det är viktigt att fokusera mer på godstransporter i städer. I många städer har godstransporterna på sätt och vis glömts bort i planeringen, eller är nedprioriterade, eftersom de främst är kopplade till den privata sektorn.

Godstransporter i städer är ett område som relativt nyligen fått ökat intresse och fler och fler aktörer har börjat jobba med frågan. Många aktörer och intressenter påverkar eller påverkas av "citylogistik" på något sätt. Den färdplan för Citylogistik som togs fram 2014 (Forum för Innovation om transportsektorn, 2014), lyfter tydligt fram att ett av de mest prioriterade områdena att jobba med är att öka medvetenhet, kunskap och kompetens inom området bland kommunala tjänstemän. En mängd privata och offentliga aktörer behöver kunskap för att förstå sin roll i citylogistikkedjan och genom aktörsövergripande ansatser nå en attraktiv stad. Undersökningar visar att det traditionellt sett är väldigt lite fokus på detta område. Stadens aktörer i form av t.ex. tjänstemän och politiker behöver därför avsätta tid för att jobba

med godstrafik på samma sätt som med andra trafikslag. Målet med studien har varit att ta fram ett kunskapsunderlag som visar i vilken omfattning kommunerna arbetar med godstransporter i tätorter.

Denna rapport presenterar resultaten från en undersökning av hur svenska kommuner arbetar med godstransporter inom tätorten. En enkät skickades ut 2015, riktad till tjänstemän inom kommuner som arbetar med trafik- och transportfrågor. Enkäten utformades på Chalmers tekniska högskola (avdelningen för Logistik och transport) i Göteborg i samarbete med SKL (Sveriges Kommuner och Landsting) med syftet att kartlägga hur Sveriges kommuner arbetar med godstransporter samt att förstå hur prioriteringar och val görs. Undersökningen är en uppföljning av en enkät som skickades ut under 2008, vars resultat visade att endast ett fåtal städer/kommuner lade tid på att planera för och arbeta med godstransporter på olika sätt. Den enkätundersökning som genomfördes 2008 visar på en väldigt låg medvetenhet om att godstransporter är ett viktigt område att hantera. I de flesta städer ligger fokus på kollektivtrafik, gång och cykel – persontrafik, inte godstrafik. Framförallt var det sällsynt att någon person hade ett ansvar för godstrafikfrågor. Resultaten från 2008 visade att i genomsnitt cirka 6 personer jobbade (fulltidsekvivalenter) med trafikfrågor i en svensk stad. Tre svenska städer hade en person med ansvar för gods – men bara en av dessa på heltid. Den beskrivna situationen var inte unik för Sverige, flera forskare har studerat frågan och liknande situationer kan ses i många länder i Europa (t.ex. Quak, 2008; Lindholm, 2012; Browne, 2010). Enkätstudien från 2008 visar att det finns många likheter mellan Sverige och andra europeiska städer, framförallt den låga medvetenheten om vikten av att hantera godstransporter på ett seriöst sätt.

Ökat fokus på gods

Men, det finns nu tydliga indikationer på att godstransporter i städer uppmärksammas allt mer. Det är fler som forskar på området och ämnet ges också större utrymme på konferenser. I Sverige finns flera nätverk för diskussioner om godstransporter i städer (såsom Storstadsgruppen för godstransporter¹, SKL:s nätverk för gods i tätort², lokala godsnätverk i t.ex. Malmö och Göteborg). Fler och fler aktörsgupper engagerar sig också i frågan och det är inte längre en fråga som bara berör transportoperatören och kommunen som tillhandahåller infrastrukturen, utan även t.ex. fastighetsägare. Trenden går också mer mot att visa på goda exempel och samverka för att hitta lösningar istället för att bara reglera bort tunga transporter (vilket var en trend för 10–20 år sedan).

För att kunna jobba proaktivt med godstransporter och tillsammans med flera olika typer av aktörer hitta lösningar för att effektivisera godshantering i staden, krävs att staden tar ett större ansvar för planering och åtgärder. Därför behövs det personer som ges resurser att jobba med frågan. Hypotesen innan denna studie var att det är betydligt fler än för ett antal år sedan som gör detta. Denna studie kom till för att undersöka hur städer i Sverige jobbar med godstransporter nu jämfört med 2008.



Not. 1. Nätverk med SKL, Stockholm, Göteborg, Malmö och Trafikverkets regioner.

Not. 2. Nätverk för kommuner som är engagerade i godsfrågor.

Hur undersökningen genomfördes

Metoden för att samla in data om hur Sveriges kommuner (tjänstemän inom kommunerna) arbetar med godstransporter har varit en enkät via webbverktyget Survey Monkey. Enkäten skickades till alla Sveriges kommuner.

Initial kontakt med kommunerna togs via en mejladress till receptionen eller motsvarande, och en komplett lista erhöles via SKL:s databas. För att identifiera rätt respondent kontaktades alla kommuner innan enkäten skickades ut. Kontakt togs i första hand via e-post, vilket resulterade i ett stort antal svar med mejladresser till den som skulle motta enkäten. De som inte svarade på e-post, kontaktades per telefon för att på så sätt identifiera en person som skulle kunna besvara enkäten, i första hand en ansvarig för godstransporter. Om en sådan funktion saknats har enkäten skickats till en person med ansvar för trafikfrågor på en mer övergripande nivå. Även kommuner som inte adresserar godstransporter (kommunens egna eller näringslivets) ombads besvara enkäten. Enkäten öppnade i början av april och alla svenska kommuner fick inbjudan. Enkäten hade slutdatum i juni 2015, men hölls öppen till september för att kunna ge några eftersläntrare möjlighet att svara efter semestrar. Sverige har 290 kommuner, vilka samtliga inbjöds att besvara enkäten. Enkä-



ten hade då den stängde fått 127 svar, vilket ger en svarsfrekvens på nästan 44 %. Fyra av dessa respondenter har dock svarat som representant för flera kommuner. Detta gällde framförallt mindre kommuner som har ett nära samarbete och delade tjänster mellan kommunerna. Ytterligare 12 kommuner är därför representerade i svaren, vilket innebär att enkäten gav svar från totalt 139 kommuner, motsvarande nästan 48 % av Sveriges kommuner. Enkäten är dock inte representativ för alla kommuner i Sverige eftersom stora städer eller förorter till storstäder är överrepresenterade. Bland de som inte svarat är glesbygdskommuner och glesbygdsregioner överrepresenterade. Detta var dock inte oväntat, eftersom en stor andel av glesbygdskommunerna under förundersökningen till enkäten då alla kommuner kontaktades, angav att de inte har någon som arbetar med gods och att de inte bedriver något strategiskt arbete med godstransporter i centralorten. En försiktig slutsats är därför att mindre kommuner inte arbetar med gods i samma utsträckning som de större kommunerna.

Resultat

Resultatet från enkäten visar att det skett en utveckling avseende hur godstrafikfrågor hanteras i städer jämfört med den tidigare undersökningen. Det finns tecken på att godstransporter tillmäts större betydelse idag än 2008. Resultaten diskuteras i detalj nedan. Enkätfrågorna är fokuserade på godstrafik, och hur staden/kommunen arbetar med det. En del frågor täcker in ett större område för att ge en jämförelsebild.

Prioritering av godstransporter

Den tidigare enkäten gav resultatet att det är väldigt få kommuner som har en ansvarig för godstrafikfrågor, men även att väldigt få kommuner har personer som arbetar med frågan som en del av sin tjänst. Eftersom det de senaste åren har varit ett större fokus på gods i staden än tidigare, är det intressant att jämföra och se hur frågan har utvecklats i form av prioritet och fokus i landets kommuner.

Bland de 110 som svarade på frågan "Uppskatta i vilken utsträckning (% av din arbetstid) du arbetar med följande frågor: Godstrafik, Kollektivtrafik, Gång- och cykeltrafik, Biltrafik", var svaret att ungefär 10 % av arbetstiden ägnas åt godstrafikfrågor. Spridningen i svaren var dock stor när det gäller godstransporter: median 5 %, max 100 % och min 0 %. Av de som svarat på denna fråga ägnade 8 personer av 110 (dvs. 7 % av respondenterna) hälften eller mer av sin tid åt godstransportfrågor (två stycken ägnade 90 eller 100 % av sin tid till detta). 34 % ägnade ingen tid alls åt godstransporter. Det är intressant att se att så många inte ägnar någon tid åt att jobba med godstransporter, trots

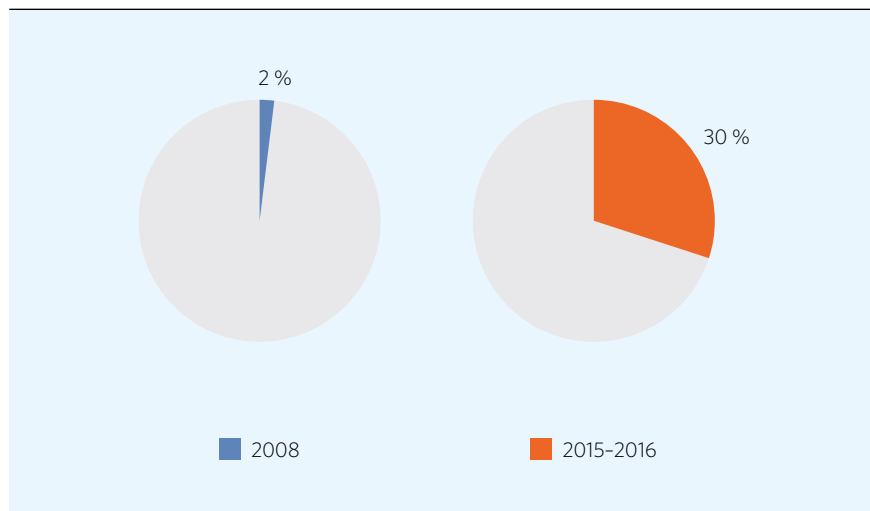
att enkäten är riktad till den inom kommunen som är ansvarig för att svara på frågor om gods. Men jämfört med 2008 års enkät har andelen kommuner som inte lägger ner någon tid alls på godstransporter minskat från 44 % till 34 %. Det faktum att fler kommuner har svarat på enkäten denna gång skulle kunna tolkas som att godsfrågor har vunnit större gehör hos allt fler kommuner som nu arbetar med frågan.

Hur många arbetar med gods och varför?

30 % av respondenterna angav att kommunen har en person eller fler som jobbar hälften av sin tid eller mer med godstransporter. Det är en oerhört stark ökning jämfört med 2008 då bara 2 % av kommunerna hade tjänstemän som arbetade minst hälften av sin tid med detta (se diagram 1). De kommuner som har en eller flera personer som arbetar mer än hälften av sin tid med godstransporter, arbetar signifikant mer med dessa frågor (24 % mot 4 %) och mindre med annat (18 % mot 38 %).

Det finns en svag korrelation (0,3) mellan antalet personer som arbetar med trafikfrågor respektive godsfrågor i kommunerna. Om antalet personer som arbetar med trafikfrågor jämförs mellan kommuner som har eller inte har anställda som arbetar mer än 50 % med gods, går det inte att se någon skillnad.

DIAGRAM 1. Andel av svarande kommuner som har tjänstemän som jobbar minst hälften av sin tid med gods



Den enkät som genomfördes 2008 visade att väldigt få kommuner hade en ansvarig för godstrafikfrågor, men även att väldigt få kommuner hade personer som arbetar med frågan som en del av sin tjänst. Eftersom det de senaste åren har varit ett större fokus på gods i staden än tidigare, är det intressant att jämföra och se hur frågan har utvecklats i form av prioritet och fokus i landets kommuner.

Ekonomi och tradition största hindret för ökat godsarbete

En majoritet av respondenterna anser att det finns få eller inga hinder att arbeta med godstransportfrågor. Respondenterna upplevde inte några större hinder för att arbeta med godstransporter relaterade till följande områden: ekonomi, politik eller tradition (tabell 1). Ekonomiska skäl är det största enskilda hindret, dock var det stor variation i svaren och endast 12 % av respondenterna upplever det som ett stort hinder. Det var 2008 det största upplevda hindret. Det finns ingen skillnad i hur stora hindren upplevs vara mellan kommuner som har personal som arbetar mer än 50 % av sin tid med gods och de som inte har detta.



TABELL 1. Upplevda hinder med att arbeta med godstransporter

(0= inget hinder alls, 5= stort hinder)

Hinder	Medelvärde	Standardavvikelse	Antal svar
Ekonomi	2,80	1,31	96
Traditioner	2,37	1,16	93
Annat	2,86	1,49	49

De som svarat på undersökningen anser att det finns en rad olika problem med godstransporter i de centrala delarna av en stad/huvudort. Av tabell 2 framgår att de olika problem som kommunerna upplever verkar vara av samma storleksordning och ligger i genomsnitt mellan inget problem och ett stort problem. Men kring detta medelvärde finns det en variation i svaren.

TABELL 2. I vilken utsträckning anser man att följande är ett problem i dagsläget

(0= inget problem alls, 5= stort problem)

Problem	Medelvärde	Standardavvikelse	Antal svar
Trafiksäkerhet	3,24	1,05	101
Buller	3,07	1,10	99
Visuellt intrång	2,92	1,15	98
Lokala emissioner (t.ex. NO _x och partiklar)	2,82	1,20	99
Globala emissioner (CO ₂)	2,80	1,14	97
Trängselproblem med godstransporter i stadens/huvudortens centrala delar	2,78	1,34	100
Annat	2,76	1,46	33

Ansvar för godstransportfrågor?

Det kan vara svårt att arbeta med gods om det inte finns någon avdelning eller person som har ansvaret för frågan. De som svarat på enkäten arbetar i huvudsak inom tekniska förvaltningar (33 %) och stadsbyggnadsförvaltningar (24 %). Här verkar det ha skett en förändring från förra enkäten då 24 % arbetade inom teknisk förvaltning och 26 % arbetade inom stadsbyggnadsförvaltning/infrastruktur medan övriga avdelningar stod för 22 %. I de kommuner där någon arbetar mer än hälften av sin tid med godstransporter är stadsbyggnadsförvaltning underrepresenterad som ansvarig avdelning, medan teknisk förvaltning eller annan avdelning är överrepresenterad.

Det frågades också efter om kommunen utsett en person som ansvarig för gods. Enkäten var i första hand riktad till dessa personer, men enligt svaren har endast 14 % av kommunerna en sådan person. En ansvarig finns nu i fler städer, 16 stycken, än vid förra undersökningen då bara 3 kommuner hade en utpekad ansvarig.

Budget och strategi för gods

Utöver ett ansvar allokerat till en person, finns två viktiga indikationer på hur prioriterat arbetet med godstransporter är. Dels om det finns en strategi med specifika riktlinjer för arbete med gods, dels om det finns en allokerad budget för att arbeta med dessa frågor. Enkäten visar i frågan om budget (se diagram 2) att en stor andel av respondenterna inte har någon budget allokerad till arbete med godstransporter. Det kan däremot konstateras att de som har personal avdelad (mer än hälften av sin tid), i samma omfattning har en budget för att arbeta med gods.

DIAGRAM 2. Andel av respondenter som har budget för gods

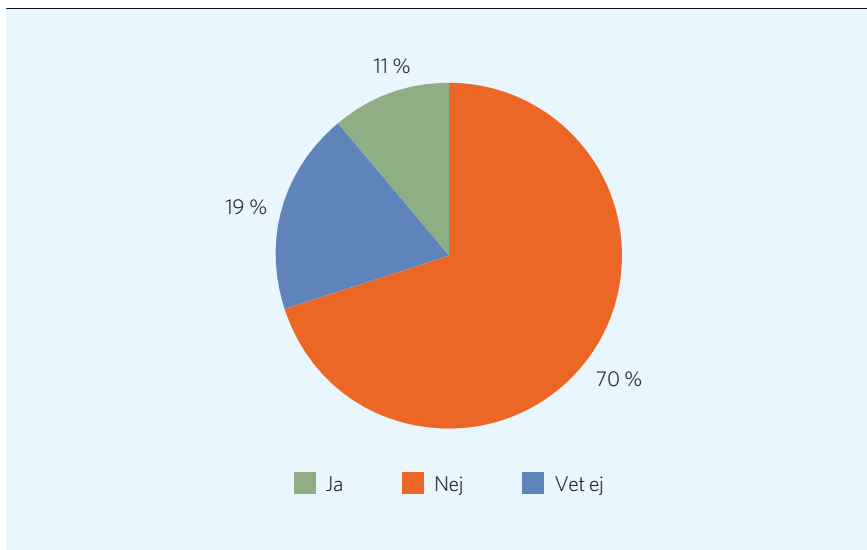
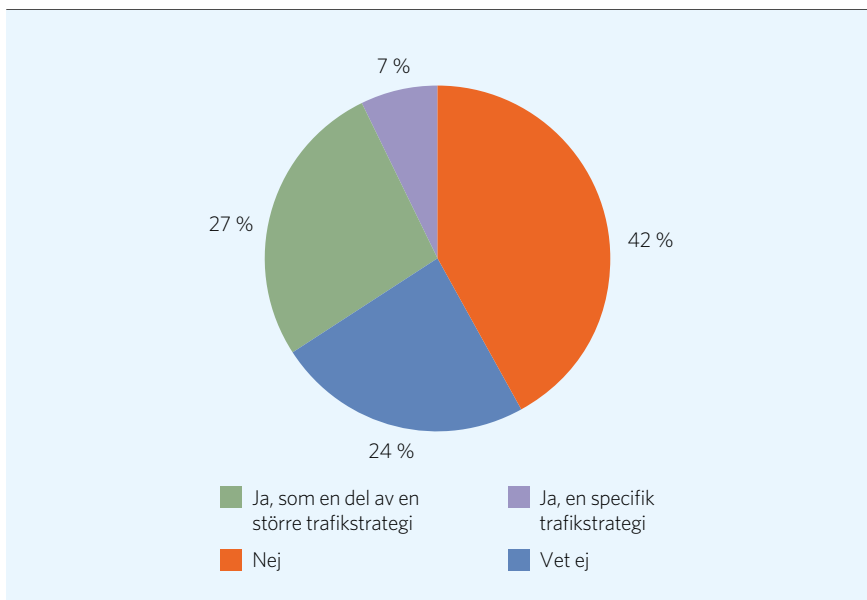


DIAGRAM 3. Andel av respondenter som har strategi för gods



Nästan 35 % av respondenterna anger att de har en godstransportstrategi, antingen separat eller som en del av en större strategi (se diagram 3). En närmare analys visar att samma kommuner där en eller flera personer arbetar mer än hälften av sin tid med gods, och som har en budget för godstransportfrågor, även har en specifik strategi för godstransporter. Att det finns en tjänsteman ansvarig för godstransportfrågor behöver inte innebära att kommunen har en budget för att arbeta med dessa frågor. I de fall – man har en ansvarig är man överrepresenterad i gruppen som har en budget.

Samverkan internt och externt

Samverkan både internt och externt lyfts ofta fram som en förutsättning för att skapa hållbara lösningar och för att få acceptans för genomförda förändringar. Att vi har en god förmåga till samverkan över aktörsgränser, beskrivs i Sverige ofta som en styrka. Resultaten av enkäten visar också att majoriteten av respondenterna har uppfattningen att samverkan med externa aktörer är god eller väldigt bra. Endast 8 % anser att den är mindre god eller dålig.

Kommunerna samarbetar med varierande frekvens med externa godstransportintressenter såsom transportörer, fastighetsägare, bransch- och intresseorganisationer. Av de 103 kommuner som svarat på denna fråga uppger nästan 11 % att de aldrig samarbetar med externa godstransportintressenter medan majoriteten (48 %) anger att de samarbetar någon eller några gånger per år. Det finns dock några kommuner som sticker ut och uppger att de dagligen samarbetar med externa intressenter, se tabell 3.

TABELL 3. I vilken utsträckning samarbetar du med externa godstransportintressenter?

(t.ex. transportörer, fastighetsägare, bransch- och intresseorganisationer)

Frekvens	Antal svar	% respondenterna
Aldrig	11	10,7
Någon eller några gånger per år	50	48,5
Någon eller några gånger per månad	24	23,3
Någon eller några gånger per vecka	16	15,5
Dagligen	2	1,9

Det konkreta samarbetet med externa intressenter genom etablerade forum (såsom t.ex. godsnätverk) har dock enligt enkätsvaren gått ner från 20 % år 2008 till drygt 13 % 2015. Det antal respondenter som har svarat att de är osäkra om samarbete är dock ganska högt, 17 %, vilket eventuellt kan tyda på att etablerade samarbeten inte är så välkända eller är vilande så länge inga större frågor eller förändringar är aktuella.

Åtgärder för att förbättra situationen för godstransporter i staden

Den vanligaste initiala åtgärden för att reglera godstrafiken i stadskärnan är att införa restriktioner kring längd, bredd och vikt. Samtidigt påvisar undersökningen att många respondenter ännu inte vidtagit några åtgärder alls för godstransporter.

En slutsats som går att dra av enkätundersökningen är att de kommuner som vidtagit åtgärder har större upplevda problem med emissioner och framkomlighet. Ett fåtal kommuner deltar i internationella nätverk och projekt inom området citylogistik. En utveckling som dock stärks år för år.

Statistik för godstransporter

Idag är det få kommuner som har tillgång till tillförlitlig statistik om sina godstransporter och liknande statistik framkom i enkäten från 2008. Det finns för lite samlad kunskap om hur godstransporter rör sig och påverkar staden. En utmaning på området är att det inte finns en samlad metod för datainsamling. Kommunerna använder ofta slangmätning som metod och eller papper/penna. Samtidigt har de privata aktörerna på marknaden svårt att dela med sig av sin information kring turer och volymer pga konkurrens. Ovan gör i sin tur att det blir mycket svårt att få gehör och göra godstransporter till en prioriterad fråga i kommunen.



Avslutning och vägen framåt

Vi har gjort en översiktlig beskrivning av hur många som arbetar med godstransporter i städer och där kan vi tydligt se en ökning från föregående studie när det gäller hur många personer som arbetar med gods inom kommunerna. Vi kan dock inte se i resultatet att antal konkreta utfall och aktiviteter genom t.ex. fler projekt och samarbeten har ökat.

Den kontakt som togs med samtliga Sveriges kommuner inför denna enkätstudie påvisade att det finns många som inte arbetar med gods överhuvudtaget. I en stor andel av glesbygdskommunerna finns ingen som arbetar med gods och inte heller finns det något strategiskt arbete med godstransporter i centralorten. En möjlig tolkning är att mindre kommuner inte har några större problem med godstransporter vad gäller t.ex. trängsel eller hälsoskadliga emissioner, och därför inte ser något behov av att arbeta med gods i samma utsträckning som de större kommunerna.

Några av de viktigaste resultaten från studien är:

- › 30 % av respondenterna anger att kommunen har en person eller fler som jobbar hälften av sin tid eller mer med godstransporter. 2008 var motsvarande siffra endast 2 %.
- › Andelen kommuner som inte lägger ner någon tid alls på godstransporter har minskat från 44 % till 34 %.

- › Endast 3 kommuner hade en utpekad ansvarig för godstransporter år 2008. Idag är det 16 kommuner som har det.
- › Det är få kommuner som har en budget allokera till godsfrågor, men de som har en eller flera personer som arbetar med gods har en budget. Av respondenterna uppger 35 % att de har någon typ av strategi för hur gods ska hanteras.

Samverkan både internt och externt framhålls ofta som en förutsättning för att skapa hållbara lösningar och endast 8 % av kommunerna anser att samverkan idag är mindre god eller dålig. Trots det har det konkreta samarbetet med externa intressenter genom etablerade forum enligt enkätsvaren gått ner från 20 % år 2008 till drygt 13 % 2015. Andelen osäkra är dock hög, 17 %, vilket tyder på att etablerade samarbeten inte är så välkända eller är vilande så länge inga större frågor eller förändringar är aktuella.

Nästan 35 % av respondenterna anger att de har en godstransportstrategi, antingen separat eller som en del av en större strategi, vilket är bra, men kan förbättras. Andelen som svarat ”vet ej” angående strategi (nästan en fjärdedel) kan antyda att det finns ett behov av internt arbete i kommuner för att tydliggöra vilka strategier som finns.

Vägen framåt

Utvecklingen med ett större intresse för frågan har kanske resulterat i mer prat, men har det resulterat i mer ”verkstad”? I färdplanen för Citylogistik framhölls tydligt att ett första steg måste vara en ökad förståelse för godstransporter i staden, deras betydelse och konsekvenser av olika typer av handlingar. Med tanke på den nu påvisade större aktivitet som finns, genom att fler personer jobbar med gods, men också att gods faktiskt finns med i många städers planer och strategier, så pekar ändå denna studie på att det börjar röra på sig mer och mer. Det är också troligt att denna större aktivitet medför en ökad kunskap. Om ytterligare några år kan vi förhoppningsvis se resultat av detta i form av fler aktiviteter. Men, för att komma dit måste mer pengar allokeras till aktiviteter för godstransporter i städer. För att långsiktigt kunna ta hänsyn till dessa aktiviteter måste de också bli en självklar del av alla planer och strategier. En viktig avslutande kommentar är att resultaten av enkäten antyder att det inom kommunerna finns en okunskap om en rad aspekter av godstransportfrågor. Även om resultaten visar att frågan har kommit högre upp på agendan hos många, så finns det ett stort behov av att öka kunskapen, sprida information och att ta fram tydliga strategier som sedan kan följas upp genom utpekad ansvar och med relevanta åtgärder.

Referenser

- Browne, M. et al (2010) *Analysing the results of UK urban freight studies*. Procedia Social and Behavioral Sciences, 2. P. 5956–5966.
- Forum för Innovation inom Transportsektorn (2014) *Färdplan för Citylogistik – Urbana godstransporter*. Författare: Lindholm, M. et al.
- Lindholm, M. (2012) *Enabling sustainable development of urban freight from a local authority perspective*. PhD, Chalmers University of Technology. Gothenburg, Sweden.
- Quak, H. (2008) *Sustainability of Urban Freight Transport: Retail Distribution and Local Regulations in Cities*. PhD, Erasmus University. Rotterdam, The Netherlands.

Artikel med tidigare resultat

Artikel som publicerades i Transport Policy efter enkäten 2008 återfinns på följande länk:

<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X14000134>

Lindholm, M. and Blinge, M. (2014) *Assessing knowledge and awareness of the sustainable urban freight transport among Swedish local authority policy planners* *Transport Policy*, Vol. 32, pp. 124–131.

Kommuners arbete med godstransporter

Resultat från enkät till Sveriges kommuner 2015

En enkät skickades ut under 2015, riktad till tjänstemän inom kommuner som arbetar med trafik- och transportfrågor. Enkäten utformades på Chalmers i samarbete med Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) med syftet att kartlägga hur Sveriges kommuner arbetar med godstransporter samt att förstå hur prioriteringar och val görs. Studien är en uppföljning av en enkät som skickades ut under 2008. Svaren visade då att endast ett fåtal städer/kommuner lade tid på att planera för och arbeta med godstransporter på olika sätt.

Resultatet från enkäten visar att Sveriges kommuner idag verkar arbeta betydligt mer med godstransporter jämfört med 2008. Några av de viktigaste resultaten från studien är:

- › 30 % av respondenterna anger att kommunen har en person eller fler som jobbar 50 % eller mer med godstransporter. 2008 var det bara 2 %.
- › Andelen kommuner som inte lägger ner någon tid alls på godstransporter har minskat från 44 % till 34 %.
- › Endast 3 kommuner hade en utpekad ansvarig för godstransporter år 2008. I dag är det 16 av de svarande kommunerna som har det.
- › Det är få kommuner som har en budget allokerad till godsfrågor, men de som har en eller flera personer som arbetar med gods har en budget. Av respondenterna är det 35 % som uppger att de på något sätt har en strategi för hur gods ska hanteras.

