Leveransstaden

Planering för nya konsumentbehov
och varuflöden



postnord

Rapporten i korthet

Planera för leveranser från start

Svenskarnas vanor har förändrats snabbt. 2025 omsatte svensk e-handel 153 miljarder kronor, och för första gången gjorde en majoritet av konsumenterna sitt senaste köp online.

Alla brev, paket och varor ska ta sig fram i städer som i huvudsak redan är byggda. Ändå saknar många kommuner en strategi för godstransporter. I vardagen möter transportörerna hinder som tidsbegränsningar, vikt- och längdrestriktioner samt för få lastzoner.

Forskare och myndigheter pekar på samma sak: logistiken kommer in för sent i planeringen. När stadens utformning redan är beslutad blir det svårare att skapa lösningar som både fungerar och är hållbara. Utmaningen är särskilt stor i äldre bostadsområden, där fordonsförbud, avsaknad av fastighetsboxar och svåråtkomliga postlådor komplicerar utdelningen av både brev och paket.

Det handlar inte bara om att enskilda försändelser ska nå fram, utan om att säkra en hög och tillgänglig service för människor och företag i hela landet. Den här rapporten är en inbjudan till dialog om hur stads- och infrastrukturplaneringen kan bidra till det.

Vi presenterar fyra huvudförslag:

1. **Hitta nya och mer flexibla arbetssätt när det offentliga utvecklar infrastrukturen i hela landet.** När paket- och godsvolymerna ökar kraftigt behöver infrastrukturen i landet följa med och inte fastna i föråldrade planeringsprocesser. Med nya arbetssätt och snabbare processer kan vi skapa bättre förutsättningar för dagens och morgondagens leveranser i hela landet.

2. **Ta med logistikaktörer i stadsplaneringen tidigt, så att den tar höjd för dagens och morgondagens leveranser.** Planera in leveransrum och paketboxar/fastighetsboxar för brev i nyproduktion.

3. **Prioritera miljökrav framför längd- och viktrestriktioner.** Använd miljöincitament och krav på tysta fordon i stället för regler som riskerar att leda till fler transporter för samma mängd leveranser. Öppna upp för fossilfria transporter i kollektiva körfält där dessa finns.

4. **Bered utrymme och öppna för fler paketboxar på allmän plats.** Inför gemensamma riktlinjer för placering och upplåt offentlig mark i högre grad, så att boxarna kan finnas där människor redan rör sig.

85 %
av kommunerna saknar strategi för godstransporter

153
miljarder kronor omsatte svensk e-handel 2025

228
miljoner e-handelspaket skickades till svenska konsumenter 2025



Innehåll

Del 1: Leveransernas plats i dagens stad och landsbygd

1 Ett samhälle som fungerar – även för leveranser

2 Samhällets behov av godstransporter

3 Utmaningar för stadens transporter

4 Från butik till paketbox – fyra flöden som staden måste klara

5 I stad och land: olika förutsättningar på olika platser

Del 2: Olika perspektiv på leveransstaden

1 Glömmer vi logistiken i stadsplaneringen?

2 Att planera för leveranser är att planera för en fungerande stad

3 Vi får den stad vi planerar för

4 Trivsamma städer förutsätter fungerande leveranser

Del 3: Från insikt till handling

1 Fyra förslag för en mer handels- och leveransvänlig stad



Ett samhälle som fungerar – även för leveranser

Handeln knyter ihop samhället och är en naturlig del av vardagen. Här har e-handeln skapat en helt ny arena där företag, oavsett geografisk plats, kan möta sina kunder online och erbjuda varor från hela världen.

2025 omsatte svensk e-handel 153 miljarder kronor: en ökning med 10 procent jämfört med 2024. För första gången gjorde dessutom en majoritet av konsumenterna sitt senaste köp online[1].

Samtidigt har svenskarnas nya vanor och behov lett till en historisk omställning. Sedan 2020 har antalet brev som skickas nästan halverats, men det betyder inte att de kommer försvinna helt. PostNord delar fortfarande ut cirka 2,5 miljoner adresserade brev varje dag.

Framtidens post- och pakettjänst handlar mindre om enskilda typer av försändelser, och mer om samhällsbehov som tillgänglighet, tillit och rikstäckande närvaro. När vi pratar om leveransstaden menar vi därför heller inte bara storstäder: här avses levande platser utformade för att möta människors handels- och leveransbehov, såväl i staden som på landsbygden.

Men samhället är inte planerat för att alla dessa flöden av brev, paket och varor ska ta sig fram. Allt fler vill ha bilfria närområden och i stadsplaneringen glöms leveranserna lätt bort. **Att skapa attraktiva platser och samtidigt möjliggöra leveranser av brev och paket, till både butiker och människors hem, bör inte ses som ett motsatsförhållande. Det är snarare två förutsättningar för det moderna samhället.**

Vår utgångspunkt är att leveransperspektivet ska in tidigt i planeringen, i nya stadsdelar. På så sätt säkerställer vi att hela kedjan fungerar: från lastning till leverans, i staden och på landsbygden.

Med denna rapport bjuder vi in till en öppen diskussion om hur planeringen av våra samhällen kan utvecklas. Hur kan vi skapa bättre förutsättningar för dagens konsumenter och hur får vi leveranser av brev och paket att fungera även i områden som redan är byggda?

Helena Salomonson
Chef externkommunikation och samhälle
PostNord Sverige

[1]*PostNord. Historiskt skifte: E-handeln går om den fysiska butiken, 17 februari 2026, https://www.postnord.se/om-oss/nyheter-press-och-artiklar/2026/historiskt-skifte-e-handeln-gar-om-den-fysiska-butiken/*

Samhällets behov av godstransporter

I stort sett alla delar av samhället är beroende av att varor levereras, eller att returer och avfall transporteras bort. Service och tillgänglighet handlar inte enbart om hur människor rör sig i staden, utan också om detta: stadens försörjningssystem.

Invånarnas upplevelse av bekvämlighet, trygghet och tillgång bygger på att varor finns där de förväntas. I butiken, på apoteket eller på restaurangens meny. Detta är en omöjlighet utan fungerande godstrafik.

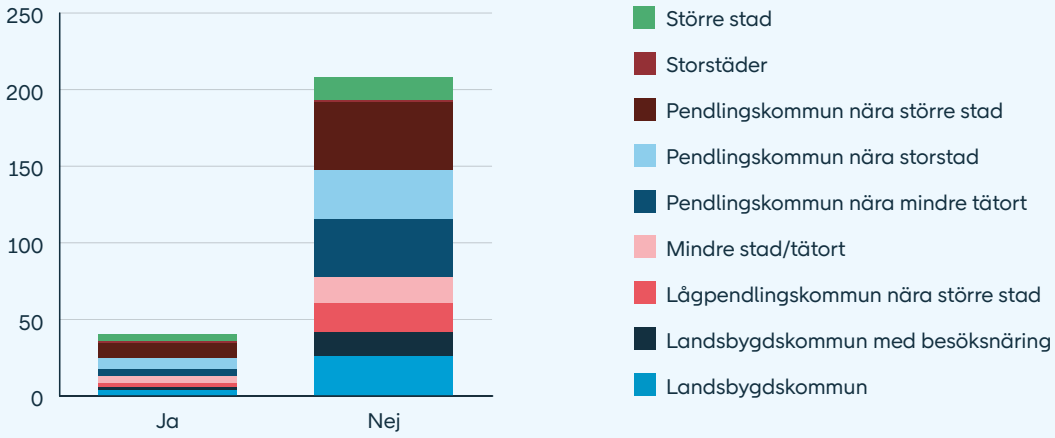
Sedan e-handelns intåg har godstransporter fått en helt ny roll. Tidigare gick leveranser främst till butiker, fabriker och lager. Nu går de också direkt till konsumenter. Därmed har de blivit en tydligare del av stads- och boendemiljön. Dessutom leder e-handeln till fler leveranser på fler tider av dygnet.[2] En förutsättning för detta är en fordonsflotta som kan hantera olika behov: allt från långa lastbilar till mindre elbilar. Där det lokala utbudet är begränsat, till exempel på landsbygden, blir e-handeln ännu viktigare.

Dessa nya leveransflöden får inte tillräckligt utrymme i samhällets planering. Samtidigt hårdnar konkurrensen om markanvändningen i takt med att städer växer.

Kommunerna spelar en viktig roll i att lösa detta. Exempelvis genom detaljplaner som styr hur och var transportörer kan angöra en plats. Dessutom har kommunerna ett planeringsansvar tillsammans med bland annat Trafikverket, regionen och Länsstyrelsen.[3] Det förutsätter kunskap om de logistikkedjor som finns i området, så att lokala trafikföreskrifter och infrastrukturplanering kan stödja leveranserna.

2018 frågade Boverket samtliga kommuner i Sverige om de har ett dokumenterat strategiskt arbete för hur godstransporter ska hanteras i den fysiska planeringen. Av 248 kommuner som svarade var det enbart 15 procent som sa ja. Bilden är densamma i samtliga kommunstorlekar, från norr till söder.

Har kommunen en samlad strategi för godstransporter?



Källa: Boverket 2018

[2]*Godstrafikplan. En del av framkomlighetsstrategin. Stockholms stad, Trafikkontoret, 2024 (Dnr: T2024-00253).*
[3]*Boverket. Godstransporter i fysisk planering – Vägledning från PBL kunskapsbanken, november 2025, https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2025/godstransporter-i-fysisk-planering.pdf*

Utmaningar för stadens transporter

Leveranser till hem, butiker och företag blir fler. 2025 skickades 228 miljoner e-handelspaket till svenska konsumenter – nästan 13 procent fler än 2024[4]. Dessa paket behöver en väg fram genom städer som i huvudsak redan är byggda. Fler leveranser måste alltså rymmas inom existerande infrastruktur. Därför är det avgörande att leveransperspektivet kommer in tidigt i stads- och infrastrukturplaneringen, innan ramarna är satta.

Nedan har vi sammanställt några av de främsta hindren för smidiga och effektiva leveranser.

Restriktioner för inkörning i staden
I många städer finns regler som begränsar leveranser och biltrafik för att göra stadsmiljön tryggare, tystare och mer attraktiv. Men även en stad med begränsad biltrafik är beroende av fungerande leveranser, och restriktionerna kan istället få motsatt effekt.

Tidsregler – som bara tillåter leveranser under vissa timmar – leder exempelvis till att många leveranser måste göras på kort tid, vilket kan innebära att fler fordon behöver användas. Vikt- och längd-restriktioner kan hindra stora lastbilar från att köra in och leda till fler, men mindre, transporter. Boverket menar att båda typer av begränsningar kan bidra till mer trängsel, buller och utsläpp.[5]

Brist på tillgängliga lastzoner och parkering
Leveranser sker ofta från lastzoner eller gatuparkeringar, och föraren behöver smidigt kunna ta sig därifrån till leveransadressen. Saknas lastzoner måste chaufförer gå och bära längre. Det betyder att färre leveranser hinns med under ett arbetspass, och att arbetsbelastningen ökar. Enligt Boverket kan det också leda till att fler men mindre fordon används i stället för större lastbilar, med mer trafik och trängsel som följd.[6]

Placering av paketboxar
Efterfrågan på leveranser till paketboxar växer snabbt. Idag står dock nästan alla boxar på privat mark, där fastighetsägaren antingen upplåtit mark utomhus eller inne i en butiksyta. Och den marken räcker inte. Så sent som 2023 var vi på PostNord tvungna att plocka bort alla paketboxar i Stockholms innerstad som stod på kommunal mark inom en radie på 300 meter från närmsta paketombud, till följd av ändrade riktlinjer från Stockholms stad.[7]

Boverket argumenterar för att kommuner ska ta ett helhetsgrepp om placeringen av paketboxar, så att de hamnar där människor redan rör sig och är lätta att nå med kollektivtrafik, till fots eller med cykel. Exempelvis kan de placeras vid större hållplatser.

PostNord och flera andra aktörer erbjuder leverans till paketbox, men det saknas kommunala strategier för att tillåta boxar på allmän plats trots att det ligger i hela samhällets intresse.

[4]Transportföretagen. Rekordår för utlandspaket och second hand över nätet, 9 februari 2026 (Paketindex helår och Q4 2025), https://via.tt.se/pressmeddelande/4241121/rekordar-for-utlandspaket-och-second-hand-over-natet?lang=sv
[5]Boverket, Godstransporter i fysisk planering.
[6]Boverket, Godstransporter i fysisk planering.
[7]Nils Lund, ehandel.se. Postnord tvingas ta bort paketskåpen – efter nya regler, 31 maj 2023. https://www.ehandel.se/postnord-tvingas-ta-bort-paketskapen-efter-nya-regler


RTG RM 20

Från butik till paketbox – fyra flöden som staden måste klara

Som konsument kan du generellt välja mellan fyra olika sätt att handla och ta emot varor på. Den fysiska butiken erbjuder förstås direkttillgång till varor, personlig service och möjligheten att prova på plats. För e-handeln finns det tre huvudsakliga leveransalternativ: hemleverans, ombud och paketbox.

Planeringen av våra städer och bostadsområden behöver ta hänsyn till denna mångfald av leveranssätt.

Butiksshopping

Butikshandeln är en självklar del av stadens centrum och förväntas fortsätta spela en viktig roll, även om e-handeln växer. Dessutom fungerar butiker och handelskluster som närlager för utskick av varor till konsumenter.

Fysiska butiker får leveranser med större fordon och behöver rätt kapacitet och utformning för att ta emot varor, såväl i köpcentra som i stadskärnan.[8]

Ombud

Att hämta paket hos ombud eller utlämningsställe är det vanligaste leveranssättet inom svensk e-handel. I PostNords E-barometer 2025 uppgav 40 procent av konsumenterna att deras senaste leverans gick till ett ombud.[9]

Generellt besöker PostNord ombuden en gång per dag för att leverera och en extra gång för att hämta paket.[10] Det kan handla om returer eller paket som skickas från konsument till konsument inom den växande C2C-handeln (där begagnade varor utgör en viktig del).

Hem- och kontorsleveranser

Leveranser till hemmet eller kontoret har blivit allt vanligare de senaste åren. 2019 valde endast 10 procent av konsumenterna detta alternativ, jämfört med dagens 16 procent.[11] Kontorsleveranser sker på dagtid och hemleveranser oftast på kvällstid. Samma stadsyta, med både kontors- och hemmiljöer, behöver alltså fungera för olika transporter vid olika tider på dygnet. På landsbygden, där efterfrågan är lägre, levereras alla typer av försändelser ofta med samma bil till både hushåll och företag.[12]

Samtidigt tittar fastighetsägare på sätt att förenkla hemleveranser när mottagaren inte är hemma. Paket- eller leveransrum i nyproduktion är ett exempel, men utrymmesbrist försvårar genomförandet, i både befintliga och nya bostadshus.[13]

Paketbox

Paketboxarna har vuxit i popularitet de senaste åren. De är tillgängliga dygnet runt och kan ofta placeras nära bostäder, service och andra platser där människor redan rör sig.

Till exempel har PostNord idag paketboxar på mer än 2 500 platser runt om i landet, från stadskärnor till bostadsområden och glesbygd. Boxarna besöks en gång per dag av våra chaufförer för att både hämta och lämna paket.[14]

[8]Svensk Handel. Handeln behöver en fungerande varulogistik, 21 juli 2025. https://www.svenskhandel.se/prioriterade-fragor/stads-och-platsutveckling/sa-blomstrar-handeln/handeln-behover-en-fungerande-varulogistik/
[9]PostNord. E-barometern årsrapport 2025.
[10]Pernilla Kolni. Intervju med PostNord.
[11]PostNord. E-barometern årsrapport 2025, februari 2026.
[12]Pernilla Kolni. Intervju med PostNord.
[13]Fastighetsägarna. Fastighetsägarens roll i leveranskedjan – Det nya ekosystemet, 2019. https://www.fastighetsagarna.se/globalassets/rapporter/stockholms-rapporter/fastighetsagarens-roll-i-leveranskedjan.pdf
[14]Pernilla Kolni. Intervju med PostNord.



I stad och land: olika förutsättningar på olika platser

Sverige är ett avlångt land med olika behov i norr och söder. Även inom en och samma stad eller kommun kan förutsättningarna skilja sig mycket åt. Hur man möjliggör leveranser av brev och paket behöver därför ingå tidigt i planeringen, utifrån den aktuella platsens villkor.

Förenklat kan man säga att Sverige har två olika områdesstrukturer. På landsbygden är avstånden långa, befolkningstätheten låg och efterfrågan lägre, vilket ger mindre leveransvolymer och lägre fyllnadsgrad i fordonen. Samtidigt finns få eller inga restriktioner gällande lastning eller parkering, och lägre konkurrens om markutrymme för paketboxar och lager.

I kontrast till detta står storstädernas centrala delar: här bor människor tätt och avstånden är korta. Det blir fort trångt på gatorna, inte minst i takt med att staden förtätas. Här finns ofta flera olika regler för när, hur och var en transportör får köra in, lasta, lossa och parkera. Mindre fordon används för att kunna ta sig fram mellan bilar, cyklar och fotgängare.

Många av våra städer är gamla och inte planerade för dagens flöden av brev, varor och paket. Även i nya stadsdelar finns ofta inbyggda hinder för leveranser. Precis som staden en gång gick från torghandel till saluhallar och därefter köpcentrum, behöver den nu ta nästa steg och skapa bättre förutsättningar för e-handeln. I såväl stadskärna som förort. Inte som en konkurrent till den fysiska handeln, utan som ett viktigt komplement.





Glömmer vi logistiken i stadsplaneringen?

I dagens stadsutveckling ställs höga krav på hållbarhet, tillgänglighet och attraktiva livsmiljöer. Men samtidigt som kommuner planerar för cykelbanor, grönområden och sophantering, hamnar en avgörande funktion ofta i skymundan: logistiken.



Uni Sallnäs



Maria Björklund

Biträdande professor **Uni Sallnäs** och professor **Maria Björklund** från Linköpings universitet har båda studerat miljölogistik, med fokus på citylogistik och transporters hållbarhet. De pekar på samma grundproblem: logistiken kommer in för sent i planeringsprocessen.

”En möjlig förklaring till de utmaningar som många städer upplever kring godsflöden är att logistiken inte alltid ges en central roll i de tidiga planeringsskedena. Om den övergripande utformningen av staden redan är beslutad, blir fokus att anpassa leveranser och transporter till de förutsättningar som finns. Då kan det bli svårare att skapa lösningar som är både effektiva och långsiktigt hållbara.” berättar Uni Sallnäs.

> ”Man vill göra rätt och ställer höga miljökrav, men utan att förstå hur systemen fungerar kan det bli kontraproduktivt.

Resultatet blir att kommuner ofta försöker lösa logistiken inom ramar som redan är satta, snarare än att forma ramarna utifrån logistiska behov. Det kan handla om allt från att det saknas lastzoner till att nybyggda områden inte är anpassade för leveranser.

”Det finns exempel där man har byggt miljöer där det inte går att köra fram till entrén med större fordon. Då uppstår frågan: hur ska man leverera tunga varor, sköta drift som snöröjning eller kunna utföra renovering?” säger Maria Björklund.

Båda upplever att logistikkompetens i kommunerna ofta är begränsad. Ambitionerna är goda, men utan tillräcklig kunskap om logistikflöden kan resultaten utebli och målkonflikter uppstå mellan hållbarhet, tillgänglighet och stadsliv. Maria fortsätter:

”Man vill göra rätt och ställer höga miljökrav, men utan att förstå hur systemen fungerar kan det bli kontraproduktivt. I vissa fall leder det till fler transporter eller sämre effektivitet i stället för tvärtom.”

Uni Sallnäs lyfter samma problem ur ett systemperspektiv:

”Alla aktörer optimerar utifrån sin egen verklighet, e-handlare, transportföretag, kommuner. Om man inte har en gemensam förståelse för helheten riskerar man att ett beslut i en del av systemet skapar problem i en annan,” säger hon.

Samtidigt pågår en normförskjutning i stadsplaneringen mot mindre biltrafik, fler bilfria miljöer och lägre utsläpp. Enligt forskarna finns en risk att logistiken då ses som ett problem, snarare än som en nödvändig funktion.

”Det finns en bild av att logistik är något som stör stadsbilden. Men utan fungerande leveranser får man inte heller en levande stad. Restauranger, butiker och tjänster är helt beroende av transporter.” konstaterar Maria Björklund.



”Det finns en bild av att logistik är något som stör stadsbilden. Men utan fungerande leveranser får man inte heller en levande stad.

Ett återkommande svar på stadens logistikproblem är samdistribution: flera aktörer samlar sina leveranser i ett gemensamt distributionscenter och kör sedan ut dem tillsammans i ”sista milen”. Ambitionen är att minska både trafik och utsläpp.

”Det finns projekt där man försöker samordna så att en aktör kör in alla leveranser i staden i stället för att flera gör det parallellt. I teorin är det en väldigt attraktiv lösning, men som varit svår att genomföra i praktiken, där det finns konkurrens mellan olika transportörer som väcker frågor om ansvar, kontroll och affärslogik” säger Uni Sallnäs.

Maria Björklund ser en viktig skillnad mellan olika typer av samdistribution:

”När det handlar om kommunens eget gods fungerar det ofta bättre, eftersom kommunen kan styra flödena och sätta ramarna. Här finns flera framgångsrika projekt som pågått i flera år,” säger hon.

De ökade varuflödena är inte en tillfällig trend utan en permanent del av hur städer fungerar. Forskningen från Linköpings universitet pekar tydligt på vad som behöver förändras: logistiken måste in tidigare i planeringen, kommunerna behöver stärka sin kompetens, och samverkan mellan offentliga och privata aktörer måste fungera i praktiken.

Det är först när kommuner planerar för logistik och transporter med samma självklarhet som för vatten, avfall och kollektivtrafik som framtidens städer kan bli både hållbara och levande.

Att planera för leveranser är att planera för en fungerande stad

Under 2020 tog Boverket fram en kommunal vägledning kring Godstransporter i fysisk planering på uppdrag av regeringen. En av experterna i detta arbete är **Magnus Jacobsson**, enhetschef på Boverkets bostadsenhet.



Magnus Jacobsson

Han konstaterar att det fortfarande är vanligt att kommuner underskattar logistikens betydelse i den fysiska planeringen, och att det finns en stor skillnad mellan att planera för godstrafik i nya stadsdelar respektive i befintliga städer. Plan- och bygglagen (PBL) reglerar främst nybyggnation, men de flesta miljöer i våra städer är redan byggda. Därför finns en stor del av utmaningen i befintliga miljöer, där strukturer redan är på plats och förutsättningarna för leveranser är mer komplicerade.

”Tittar man på ett typiskt villakvarter så är ju inte det uppbyggt för att kunna ta hand om stora transporter och godstrafik, de är planerade för vardaglig biltrafik, sophämtning och att räddningstjänsten ska komma fram. **När konsumtionsmönstren förändras uppstår därför nya frågor om framkomlighet, trafiksäkerhet och hur leveranser ska fungera utan att skapa problem i boendemiljön” berättar Magnus Jacobsson.**

Många kommuner vill skapa trygga och attraktiva miljöer med mindre biltrafik och mer plats för människor. Men samma miljöer behöver också fungera för leveranser, drift och service. Magnus fortsätter:

”Logistik kan inte behandlas som en standardfråga med samma lösning överallt. I nya utvecklingsområden går det i större utsträckning att bygga in rätt förutsättningar från början, men i den befintliga staden krävs ofta mer anpassade lösningar och bättre förståelse för hur området faktiskt fungerar.”

Han pekar också på de målkonflikter som kan uppstå kopplat till attraktiva miljöer, mellan transport, framkomlighet och service. Hur kan stadslivets kvaliteter förenas med de ytor och rörelser som krävs för leveranser?

Paketboxar måste planeras, inte bara placeras

En konkret fråga som Magnus Jacobsson lyfter är paketboxar och den roll de spelar för leveranser – men bara om de planeras rätt. Det avgörande är inte själva boxen i sig utan var den placeras och hur väl den fungerar i sitt lokala sammanhang.

”Paketboxar kan bidra till smidigare leveranser och göra det enklare för invånare att hämta paket i vardagen. De behöver lokaliseras till platser där människor redan rör sig naturligt, som inte innebär stora omvägar för personerna som ska hämta ut sina paket, samtidigt som leveranser kan ske enkelt och säkert. Sådana platser kan exempelvis vara noder för kollektivtrafik, service eller andra naturliga mötesplatser.”

Samtidigt måste varje kommun utgå från sina egna förutsättningar. Det som fungerar i ett område fungerar inte nödvändigtvis i ett annat. Paketboxar är inte en universallösning, utan ett exempel på varför lokal kunskap och genomtänkt planering behövs.

Många kommuner saknar egna experter inom logistik och kan därför gå miste om ett tydligt perspektiv på godstransporter i planeringen. Frågan riskerar att behandlas som en del av allmän trafikplanering, trots att leveranstrafik fungerar på andra villkor än persontrafik.

Magnus avslutar med ett tips till alla kommuner:

”Det absolut viktigaste är att ha med leveranstrafiken i så tidigt skede som möjligt i planeringen. Ju senare det kommer in, desto svårare är det att lösa.”



”Det absolut viktigaste är att ha med leveranstrafiken i så tidigt skede som möjligt i planeringen. Ju senare det kommer in, desto svårare är det att lösa.

Vi får den stad vi planerar för

När e-handeln växer förändras inte bara hur vi handlar, utan också hur våra städer behöver fungera. **Niklas Arvidsson**, forskare inom trafikanalys och logistik vid VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut, beskriver att logistikfrågor ofta hamnar i skymundan i stadsplaneringen, trots att de påverkar allt från tillgänglighet till klimatutsläpp.



Niklas Arvidsson

Niklas forskar om hållbara godstransporter och har undersökt flera pilotprojekt och modeller för effektivare och mer hållbara leveranser. En central utmaning är att balansera två mål som ibland ställs mot varandra: att minska trafik och utsläpp, och samtidigt möjliggöra fler leveranser. Men enligt Niklas Arvidsson är motsättningen inte så enkel.

> **”Det finns data som visar att en stor lastbil som levererar till 30 hemadresser släpper ut mindre än om fyra personer kör till ett köpcentrum.**

”Det går inte att utgå från att fler leveranser automatiskt betyder en mindre hållbar stad. Tvärtom kan det vara mer effektivt att ett större fordon levererar hemleveranser istället för att flera personer tar bilen till butikerna. **Det finns data som visar att en stor lastbil som levererar till 30 hemadresser släpper ut mindre än om fyra personer kör till ett köpcentrum.”**

Niklas menar att sista milen-leveransen ofta är både den mest kostsamma och den mest utsläppsintensiva delen av kedjan. Därför är det viktigt att beakta systemeffekterna snarare än att bara räkna antal fordon.

”Det här är en extremt konkurrensutsatt bransch med väldigt små marginaler, särskilt i sista milen. Det gör att många aktörer har begränsat utrymme att själva bära kostnaden för större omställningar, även när viljan finns.

Ska utvecklingen till fler fossilfria fordon gå snabbare behövs därför spelregler och incitament som gör att omställningen sker på lika villkor.”

Han ser också att frågan ofta hamnar i bakgrunden i kommunerna:

”Godstransporter är lite av en sidofråga i många kommuner. Fokus ligger ofta på persontransporter, vilket är naturligt – det är där problemen syns tydligast och där väljarna finns. Men i takt med att e-handeln växer behöver vi ta de här frågorna på mycket större allvar, eftersom leveranserna blir en allt viktigare del av hur staden faktiskt fungerar.”

Det pekar mot något mer grundläggande: vilken stad vi får beror på vilken stad vi planerar för. Planerar vi inte för leveranser, får vi heller inte en stad där leveranser fungerar effektivt.

”Kommuner kan både reglera och skapa incitament, men det viktigaste är att vara tydlig med vad man faktiskt vill uppnå. Vill man minska utsläpp, frigöra yta, öka framkomligheten eller skapa bättre förutsättningar för fossilfria transporter? Först när målen är tydliga går det att utforma åtgärder som verkligen driver utvecklingen i rätt riktning.”

Niklas avslutar med att forskningen är tydlig på en punkt: stadslogistiken kan inte lösas med enskilda tekniska lösningar. Det handlar snarare om hur olika delar av systemet fungerar tillsammans: från infrastruktur och regelverk till fordon, leveransflöden och människors beteenden. Lika viktigt är samspelet mellan aktörerna. För att nya lösningar ska fungera behöver kommuner, företag och forskning arbeta närmare varandra och utgå från samma målbild.



”Ska utvecklingen till fler fossilfria fordon gå snabbare behövs därför spelregler och incitament som gör att omställningen sker på lika villkor.

Trivsamma städer förutsätter fungerande leveranser

Vad är det som lockar människor att bo i städer? **Frans Elinder,** expert inom stadsutveckling vid Stockholms Handelskammare, har ägnat mycket tid åt frågan. Svaret, menar han, har förändrats. Tidigare flyttade människor dit jobben fanns och då var staden det naturliga valet. Idag kan många jobba varifrån de vill, och då konkurrerar städer om något annat: att vara trivsamma nog att folk väljer dem.



Frans Elinder

”Städer runt om i världen jobbar mycket med att bli mer attraktiva. Det handlar inte längre bara om jobb. Nu flyttar man till en plats man vill bo på. Och då konkurrerar Stockholm med Paris, Sydney, New York.”

Företagen följer i sin tur människorna. Det gör trivsel och service till en näringspolitisk fråga, inte bara en mjuk värdefråga. Och trivsel, menar han, handlar i grunden om utbudet av liv och service mellan husen.

”Det är utbudet som finns mellan husen som lockar. Det är butikerna, restaurangerna, caféerna, kulturen: allt det som skapar ett stadsliv. Det är hela idén varför vi skapade städer från första början – de är handelsplatser av olika slag. Och det förutsätter att varor kan komma in och ut.”

> ”Det bästa sättet att minska otrygghet är att ha människor ute i staden. Och leveranspunkter bidrar faktiskt till det.

Paketutlämning skapar rörelse i staden

Paketboxar och utlämningsställen diskuteras ibland som ett logistikproblem. Frans Elinder vänder på perspektivet och ser dem som en möjlighet att bygga in mer liv i stadsrummet.

”Varje paketutlämning innebär att en människa rör sig genom staden. Från jobbet eller hemmet, till utlämningsstället och tillbaka. Det är också en person som kan stanna till på ett café, handla eller bidra till liv på gatan.”

Han knyter även an till begreppet ”eyes on the street”: tanken att människors närvaro i sig skapar trygghet.

”Det bästa sättet att minska otrygghet är att ha människor ute i staden. Och leveranspunkter bidrar faktiskt till det.”

Mer data ger bättre städer

Frans Elinder är övertygad om att faktabaserad stadsplanering är vägen framåt. Olika delar av staden kräver olika lösningar. Problemet är inte logistiken i sig, utan hur den integreras. En lastkaj på fel ställe skapar en död fasad, och döda fasader är motsatsen till en trivsam stad, menar Frans.

”Ju mer data vi har desto bättre kan vi planera städer. Om man kan kombinera data från olika aktörer – inklusive logistikföretag – kan man ta fram mycket bättre lösningar. Om vi inte planerar med data som grund riskerar det istället att leda till konflikter och reaktiva lösningar.”

För Frans Elinder är slutsatsen enkel: en stad som inte planerar för hur vardagen fungerar riskerar att förlora i den konkurrens som nu avgör vilka städer människor väljer att leva i.



”Varje paketutlämning innebär att en människa rör sig genom staden. Från jobbet eller hemmet, till utlämningsstället och tillbaka. Det är också en person som kan stanna till på ett café, handla eller bidra till liv på gatan.

4 förslag för en mer handels- och leveransvänlig stad



Leveranser är en förutsättning för en fungerande stad, och därför behöver de finnas med från start i stadsplaneringen. Behovet av att planera för godstransporter tidigt uttrycks av både forskning och myndigheter, men många transportaktörer möter ändå hinder i vardagen.

Mindre kommuner saknar ofta resurser för godstransportplanering, och frågan riskerar då att hanteras först när byggnationer redan är klara. Kommunerna behöver därför aktivt öka sin kunskap om logistikkedjorna i området, så att lokala trafikföreskrifter och infrastrukturplanering kan stödja leveranserna.

Dagens godsplanering bygger i stor utsträckning på kartor, erfarenhet och manuella bedömningar. Flera logistikföretag ser stor potential i dynamiska planeringsverktyg med realtidsdata, historiska data och väderinformation. Data om trafikflöden, lastzoners nyttjandegrad och framkomlighet kan ge kommunerna bättre underlag för att planera lastplatser, utforma regler och minska onödig körning.

Vi har sammanställt fyra förslag för en mer handels- och leveransvänlig stad.

1 Hitta nya och mer flexibla arbetssätt när det offentliga utvecklar infrastrukturen i hela landet

När paket- och godsvolymerna ökar kraftigt behöver infrastrukturen i landet följa med och inte fastna i föråldrade planeringsprocesser.

Med nya arbetssätt och snabbare processer kan vi skapa bättre förutsättningar för dagens och morgondagens leveranser i hela landet.

Genom att utmana befintliga processer, öka dialogen med infrastrukturanvändarna och stärka samverkan mellan stat och kommun kan vi tillsammans hitta lösningar som möjliggör säkra och effektiva transporter i hela landet.

När infrastrukturen i landet utvecklas har det ofta stor påverkan på leveranserna som sker i det aktuella området. Även här behöver befintliga processer utmanas, så att leveranskedjorna kan upprätthållas och påverkan från byggarbeten minimeras.

2 Ta med logistikaktörer i stadsplaneringen tidigt, så att den tar höjd för dagens och morgondagens leveranser

Utrymme för avfallshantering är en självklar del av hur nya bostadsområden planeras, och leveranser bör behandlas på samma sätt. Vi föreslår att leveransrum, där fastighetsboxar och paketboxar planeras in som standard i nyproduktion, i anslutning till exempelvis återvinningsrum dit tunga fordon redan kan köra. Det gör varje leverans snabbare, föraren hinner med fler stopp och antalet fordonstransporter kan minska. Boende i området får samtidigt en trygg och trafiksäker lösning med mindre buller och utsläpp.

Det förutsätter att fastighetsägare och byggaktörer involverar PostNord i god tid, så att plats för brev- och paketmottagning planeras in från start.

Fastighetsägare, logistikaktörer och kommuner behöver tillsammans säkerställa att även befintliga fastigheter möter dagens leveransbehov. Det handlar dels om att skapa förutsättningar för en säker arbetsmiljö, dels om att möjliggöra smidiga och trygga leveranser för de boende.

3 Prioritera miljökrav framför längd- och viktrestriktioner

Att minska buller och utsläpp är viktigt för trivsamma stadsmiljöer. Städernas luftkvalitet har blivit bättre, men kväveoxider och partiklar orsakar fortfarande hälsoproblem, och utsläppen kommer till stor del från stadstrafiken. 2023 var enbart 4 procent av den tunga trafiken i Sverige miljölastbilar, och 6 procent i Stockholms län.

Vi föreslår att fler kommuner använder miljöincitament och tysta fordon framför längd- och viktrestriktioner. Miljökrav driver utvecklingen mot fossilfria drivmedel, medan längd- och viktkrav riskerar att ge fler transporter för samma godsmängd, vilket kan öka både trafikbelastning och klimatpåverkan.

I flera städer finns specifika körfält för kollektivtrafiken för att säkra framkomligheten och ofta för att minska utsläppen.

I Stockholm har PostNord historiskt fått köra i fältet, men behöver idag ansöka om dispens från Länsstyrelsen för varje enskilt fordon. Det innebär en stor administrativ börda och en ökad kostnad.

Vi föreslår att leveransfordon som drivs av el eller förnybara drivmedel ges en generell möjlighet att nyttja kollektivtrafikfälten. Det kan bidra till ökad framkomlighet, lägre energiåtgång, lägre klimatpåverkan och mindre luftföroreningar, inte minst på infartsleder till städerna.

Dessutom ger det transportörer incitament att investera i fossilfria fordon, samtidigt som det avlastar trängseln. Fält som är hårt belastade kan fortsatt begränsas till kollektivtrafik.

4 Bered utrymme och öppna för fler paketboxar på allmän plats

Paketboxen är ett viktigt komplement till PostNords rikstäckande nätverk av ombud, och allt fler konsumenter vill hämta sina varor i en box. Till skillnad från de gula brevlådorna finns det dock idag nästan inga boxar på allmän plats. Det är dags att ändra på det!

Vi föreslår gemensamma riktlinjer för placering av boxar på allmän plats, och att offentlig mark i större utsträckning upplåts för dem.

Boxarna bör nå ett stort upptagningsområde men stå tillräckligt tätt för att konsumenterna inte ska behöva ta bilen. Boverket föreslår ett riktvärde på 400 meter till närmaste paketbox – samma avstånd som anses rimligt till en kollektivtrafikhållplats.



Vi fortsätter gärna samtalet

Har du frågor, inspel eller vill veta mer? Hör gärna av dig till oss!



Helena Salomonson
Chef externkommunikation
och samhälle
PostNord Sverige
helena.salomonson@postnord.com



Pernilla Ohlin
Ansvarig externkommunikation
PostNord Sverige
pernilla.ohlin@postnord.com

Leveransstaden

E-handeln växer, breven blir färre och paketen fler. Ändå planeras städerna sällan med leveranser i åtanke. När leveransperspektivet kommer in sent blir det svårt att få hela kedjan att fungera, från lastning till leverans, i staden och på landsbygden.

Därför behöver brev och paket få en självklar plats i stads- och infrastrukturplaneringen, från start och i både nya och befintliga områden. Med fyra konkreta förslag bjuder rapporten in till dialog om hur vi bygger samhällen där leveranserna fungerar.

postnord