

Centralupphandling avseende logistikcentra och samordning av varuleveranser i Stockholms stad

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande

1. Kommunstyrelsen skall genomföra centralupphandling avseende logistikcentra med samordnade varutransporter.
2. Kommunstyrelsen skall i samverkan med miljö- och hälsoskyddsnämnden, utarbeta en plan för införande av miljöfordon vid samordnade varutransporter samt ange en lämplig procentandel miljöfordon som bör ingå i den samordnade varuleveransen.
3. Kommunstyrelsen ges i uppdrag att utreda införandet av ett elektroniskt beställningssystem för beställning av varor till stadens verksamheter.

Kommunstyrelsen beslutar för egen del under förutsättning av kommunfullmäktiges beslut följande

1. Stadsledningskontoret skall planera och upphandla transportresurser för leveranser av varor till stadens verksamheter.
2. Stadsledningskontoret skall upphandla logistikcentra för samordnade varuleveranser.
3. Stadsledningskontoret skall samverka med miljöförvaltningen i framtagandet av en plan för införande av miljöfordon för samordnade varutransporter.
4. Stadsledningskontoret skall i samråd med miljöförvaltningen föreslå en lämplig procentandel miljöfordon som bör ingå i den samordnade varuleveransen.
5. Stadsledningskontoret skall utreda införandet av ett elektroniskt beställningssystem för beställning av varor till stadens verksamheter.

Föredragande borgarrådet Annika Billström anför följande.

Bakgrund

Under 2001 genomförde stadsledningskontoret en gemensam upphandling av lagring och leveranser av förbrukningsvaror. Entreprenören Simonsen AB tog samtidigt, efter upphandling, över verksamheten efter Stockholm MFO från och med den 1 november 2002. I åtagandet låg att successivt avveckla förrådet för att ersätta det med effektiva direktleveranser, så kallat one-stop-shopping. Avtalstiden är två år med möjlighet till två års förlängning. Detta innebär att avtalet slutligen upphör den 31 oktober 2006. Efter omstrukturering av förrådet är verksamheten idag en ren grossistverksamhet.

Genom Simonsen AB:s roll som samordnande leverantör har behovet av effektiva leveranser kunnat tillgodoses för ett begränsat sortiment under innevarande avtalsperiod.

En upphandling avseende det sortiment som idag tillhandahålls via Simonsen AB förhindras av lag (1992:1528) om offentlig upphandling (LOU). En paketering där ca 9 000 artiklar ingår (allt från kontorsmateriel till blöjor) skulle enligt stadsledningskontorets uppfattning i alltför stor utsträckning begränsa konkurrensen. När avtalet löper ut har staden i praktiken två alternativ att ta ställning till, enligt följande.

1. Simonsen AB:s sortiment delas upp i flera upphandlingar där respektive leverantör svarar för transporterna. I detta alternativ har staden begränsade möjligheter att ställa miljökrav på transporten.
2. Upphandlingen/upphandlingarna av varor sker exklusive transport varvid transportlösningen upphandlas för sig. Detta alternativ möjliggör för staden att ställa direkta miljökrav på transporterna.

Det första alternativet kommer enligt stadsledningskontoret att försämra transporteffektiviteten och bidra till ökade utsläpp. Det andra alternativet, som bedöms leda till såväl lägre totala kostnader, minskade utsläpp som ökad trafiksäkerhet, förordas av stadsledningskontoret. Oavsett vilken lösning som väljs måste den börja fungera när avtalet med Simonsen AB löper ut hösten 2006.

Beredning

Ärendet har beretts av stadsledningskontoret i samverkan med miljöförvaltningen. Stadsledningskontorets förslag till beslut är att dela upp de olika sortiment Simonsen AB hanterat och samordnat. Detta innebär även en möjlighet

att effektivisera leveransen av dessa och stadens övriga varor med positiva konsekvenser för i första hand miljö och trafiksäkerhet.

Stadsledningskontoret har inhämtat synpunkter från stadsdelsförvaltningen Katarina-Sofia och gatu- och fastighetskontoret. I korthet ser *Katarina-Sofia stadsdelsförvaltning* mycket positivt på förslaget och *gatu- och fastighetskontoret* anser att det är en önskad insats att ett samlat grepp tas kring flödena till stadens förvaltningar samt att i kommande upphandlingar särskilja varorna från transportererna.

Mina synpunkter

Två av de övergripande inriktningsmålen i stadens budget är att "Göra Stockholm till en ekologiskt hållbar storstad" och att "Ta ansvar för ekonomin". En effektiv användning av resurserna samt en i övrigt god ekonomisk hushållning bygger bland annat på att staden gör effektiva upphandlingar. Miljöförbättringar och omställning till ekologisk hållbarhet ska förstärkas i enlighet med stadens miljöprogram för växthusgaser. Både ekonomin och miljön kan förenas och stora vinster kan göras i ett strategiskt arbete kring miljöanpassad upphandling och med en effektiv logistik.

En hög andel av leveransfordonen är idag av typen fjärtrafikfordon. Dessa trafikerar i flera fall bostadsområden för leveranser till skolor, förskolor och äldreboenden. Risker för olyckor är stora och bullernivån är hög. Möjligheten finns att ställa krav på distributionsbilarna även med hänsyn till dessa faktorer.

Stockholms stad är en stor beställare av varor och därmed en inflytelserik aktör på marknaden. Jag delar stadsledningskontorets uppfattning att Stockholms stad bör använda sin position för att påverka leverantörer till ett ökat miljöengagemang, öka kraven på miljöanpassade transporter inom stadens gränser, sänka leveranskostnaderna och öka trafiksäkerheten.

Jag anser att en uppdelning av det sortiment Simonsen AB tidigare ansvarat för skulle innebära en möjlighet att effektivisera leveransen av dessa och stadens övriga varor med positiva konsekvenser för i första hand miljö- och trafiksäkerhet.

I en separering av transporter från varuupphandlingarna ligger flera betydande vinster.

Staden får kontroll över transportkostnaderna. Det skapas förutsättningar för effektivare leveranser genom samordningsfördelar. Staden skapar dessutom möjligheter till utökade miljökrav på fordonen samt skapar bättre förutsättningar för ett successivt införande av miljöfordon.

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarråden *Kristina Axén Olin*, *Sten Nordin* och *Mikael Söderlund* (alla m) och *Jan Björklund* (fp) enligt följande.

Vi föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. återremittera förslaget
2. därutöver anförä.

Förslaget att samordna varuleveranserna genom en centralupphandling av logistikcentra samt transportresurser är intressant. Både ur miljösynpunkt och ur ekonomisk synpunkt. Innan staden går vidare i frågan bör dock en mer noggrann undersökning göras som vidimerar påståendena att det blir billigare och rationellare med den föreslagna lösningen. Innan beslut fattas i frågan bör ansvariga politiker få sig tillhanda såväl logistikberäkningar, flödesscheman och analyser som bevisar att detta är den miljömässigt och ekonomiskt riktiga lösningen på stadens leveransbehov efter det att avtalet med Simonsen AB upphör den 31 december 2006.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår kommunfullmäktige besluta följande

1. Kommunstyrelsen skall genomföra centralupphandling avseende logistikcentra med samordnade varutransporter.
2. Kommunstyrelsen skall i samverkan med miljö- och hälsoskyddsnämnden, utarbeta en plan för införande av miljöfordon vid samordnade varutransporter samt ange en lämplig procentandel miljöfordon som bör ingå i den samordnade varuleveransen.
3. Kommunstyrelsen ges i uppdrag att utreda införandet av ett elektroniskt beställningssystem för beställning av varor till stadens verksamheter.

Kommunstyrelsen beslutar för egen del under förutsättning av kommunfullmäktiges beslut följande

1. Stadsledningskontoret skall planera och upphandla transportresurser för leveranser av varor till stadens verksamheter.
2. Stadsledningskontoret skall upphandla logistikcentra för samordnade varuleveranser.
3. Stadsledningskontoret skall samverka med miljöförvaltningen i framtagandet av en plan för införande av miljöfordon för samordnade varutransporter.

4. Stadsledningskontoret skall i samråd med miljöförvaltningen föreslå en lämplig procentandel miljöfordon som bör ingå i den samordnade varuleveransen.
5. Stadsledningskontoret skall utreda införandet av ett elektroniskt beställningssystem för beställning av varor till stadens verksamheter.

Stockholm den 9 mars 2005

På kommunstyrelsens vägnar:
KRISTINA AXÉN OLIN

Annika Billström

Anette Otteborn

Reservation anfördes av *Kristina Axén Olin*, *Sten Nordin* och *Mikael Söderlund* (alla m) och *Lotta Edholm* och *Ann-Katrin Åslund* (båda fp) med hänvisning till reservationen av (m) och (fp) i borgarrådsberedningen.

Särskilt uttalande gjordes av *Ewa Samuelsson* (kd) enligt följande.

Det förefaller vara en elegant och miljömässigt mycket lönsam lösning att separera upphandlingen av transporter från upphandlingen av de varor som ska transporteras. Som en mycket stor uppköpare kan stadens initiativ på detta område få efterföljande runt om i landet. Ökad trafiksäkerhet, bättre miljö och pressade priser på de varor som ska levereras kan bli följande. En intressant aspekt är också att mindre leverantörer av vissa produkter får möjligheter att delta i stadens upphandling.

ÄRENDET

Stadsledningskontoret genomförde en gemensam upphandling under 2001 av lagring och leveranser av förbrukningsvaror. Entreprenören Simonsen AB tog samtidigt, efter upphandling, över verksamheten efter Stockholm MFO fr.o.m. den 1 november 2002. I åtagandet låg att successivt avveckla förrådet för att ersätta det med effektiva direktleveranser, så kallat one-stop-shopping. Avtals-tiden är två år med möjlighet till två års förlängning. Detta innebär att avtalet slutligen upphör den 31 oktober 2006. Efter omstrukturering av förrådet är verksamheten idag en ren grossistverksamhet.

Genom Simonsen AB:s roll som samordnande leverantör har behovet av effektiva leveranser kunnat tillgodoses för ett begränsat sortiment under innevarande avtalsperiod.

En upphandling avseende det sortiment som idag tillhandahålls via Simonsen AB förhindras av lag (1992:1528) om offentlig upphandling (LOU). En paketering där ca 9 000 artiklar ingår (allt från kontorsmateriel till blöjor) skulle enligt stadsledningskontorets uppfattning i alltför stor utsträckning begränsa konkurrensen. När avtalet löper ut har staden i praktiken två alternativ att ta ställning till.

Simonsen AB:s sortiment delas upp i flera upphandlingar och där respektive leverantör svarar för transporterna. I detta alternativ har staden begränsade möjligheter att ställa miljökrav på transporten. Upphandlingen/upphandlingarna av varor sker exklusive transport varvid transportlösningen upphandlas för sig. Detta alternativ möjliggör för staden att ställa direkta miljökrav på transporterna.

Det första alternativet kommer enligt stadsledningskontoret att försämra transporteffektiviteten och bidra till ökade utsläpp. Det andra alternativet, som bedöms leda till såväl lägre totala kostnader, minskade utsläpp som ökad trafiksäkerhet, förordas av stadsledningskontoret. Oavsett vilken lösning som väljs måste den börja fungera när avtalet med Simonsen AB löper ut hösten 2006.

Beredning

Ärendet har beretts av stadsledningskontoret i samverkan med miljöförvaltningen. Synpunkter har inhämtats från stadsdelsförvaltningen Katarina-Sofia och gatu- och fastighetskontoret. Enligt stadsledningskontorets bedömning är det i första hand gatu- och fastighetsnämnden, utbildningsnämnden samt stadsdelsnämnderna som i störst utsträckning berörs av projektet. I nästa fas av

projektet berörs även stadens bolag. Det finns bolag som idag har avtal med Simonsen AB.

Informations- och diskussionsträffar har hållits med övriga fackförvaltningar och representanter för stadsdelsförvaltningarna.

Yttrande har inhämtats från stadens förvaltningar i enlighet med bifogad bilaga. I korthet kan nämnas att *Katarina-Sofia stadsdelsförvaltning* ser mycket positivt på förslaget, att *Gatu- och fastighetskontoret* anser att ta ett samlat grepp kring flödena till stadens förvaltningar och att i kommande upphandlingar särskilja varor från transporterna är en efterlängtd insats samt att *utbildningsförvaltningen* anser att projektet är mycket lovvärt och tillstyrker förslaget.

Utöver kontakter inom staden har följande externa kontakter tagits.

- ? Dagligvaruhandeln, DLF
- ? Simonsen AB (kontorsvaror, sjukvårdsartiklar m.m.)
- ? Kommunförbundet Stockholms län, KSL
- ? Stockholms läns landsting
- ? Vägverket
- ? Miljöstyrningsrådet
- ? Vinnova
- ? Posten

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 4 januari 2005 har i huvudsak följande lydelse.

Bakgrund

7 % av stadens samlade varuvolymer går idag via Simonsen AB. Cirka hälften av dessa volymer samordnas via Simonsen ABs närförråd i Älvsjö. Den förändring som måste ske i och med att avtalet med Simonsen AB löper ut bör ses som ett utmärkt tillfälle att påbörja en process för miljöeffektiva leveranser av stadens samtliga volymer.

Lagen om offentlig upphandling tillåter emellertid inte att långtgående krav ställs på transporterna om dessa ingår som en integrerad del av varan, såsom fri leverans. Lösningen är att upphandla varan för sig och transporten för sig. Ett eget transportavtal skapar även möjligheter till samordning av leveranser från olika leverantörer och krav på utnyttjande av fordon som är bättre anpassade till stadsmiljöer. Detta kan ses som ett komplement till trängselavgifter.

I en separering av transporterna från varuupphandlingarna ligger flera betydande vinster.

1. Staden får kontroll över transportkostnaderna.
2. Staden skapar förutsättningar för effektivare leveranser genom samordningsfördelar.

3. Staden skapar möjligheter till utökade miljökrav på fordonen samt successivt införande av miljöfordon.
4. Kortare körsträckor och bättre anpassade fordon ökar trafiksäkerheten och framkomligheten på våra gator.

5. Färre (och större) leveranser frigör tid för annat arbete på mottagande enheter. Målet är att som grundregel ha endast en leverans i veckan till en given arbetsplats. Ett genomförande kan planeras så att leveranskvaliteten inte riskeras under uppbyggnadsperioden. Förberedelser ska pågå 9-12 månader före driftstart. Fraktvolymer kommer successivt att tillföras med början i de volymer som Simonsen AB idag levererar. Nya leverantörer tillkommer därefter i takt med att gamla avtal löper ut.

Utöver detta pågår eller planeras andra aktiviteter som direkt eller indirekt kommer att påverka detta projekt positivt.

1. Kompetensfondens projekt Miljöanpassad upphandling innehåller utbildningsaktiviteter för upphandlare och inköpare med mål att skapa positiva beteendeförändringar. Förändringar som ger möjligheter till ytterligare effektiviseringar i såväl administrativa rutiner som transporter.
2. Effektivare upphandlingar som leder till färre leverantörer = effektivare varuflöden.

På lite längre sikt ser stadsledningskontoret möjligheter till samverkan med andra offentliga verksamheter i länet, t ex övriga kommuner och landstinget. Därefter är det fullt möjligt att erbjuda näringslivet samma möjligheter. Naturligtvis på frivillig basis. En totalintegrering av stadens alla sammantagna transporter av varor kommer att ge stora besparingar och märkbara positiva miljökonsekvenser.

Som stor beställare av varor är Stockholm stad en inflytelserik aktör på marknaden. Denna position bör enligt stadsledningskontoret användas för att

A/ påverka leverantörer till ett ökat miljöengagemang,

B/ öka kraven på miljöanpassade transporter inom stadens gränser,

C/ sänka leveranskostnaderna,

D/ öka trafiksäkerheten.

Stadsdelsförvaltningarna och större fackförvaltningar har en nyckelroll i detta arbete. Det är via krav från verksamheterna som marknaden kan påverkas.

Stockholms stad upphandlar årligen förbrukningsartiklar för ca 1 200 mnkr, varav stadsdelsnämndernas andel är ca 800 mnkr, gatu- och fastighetsnämndens andel är 115 mnkr och övriga nämnders är 285 mnkr. Det finns ca 450 ramavtal och 9 000 leverantörer (både separat upphandlade och i ramavtalen).

Ansvarsmässigt föreskrev den tidigare upphandlingspolicyn att respektive nämnd ansvarar för sina egna upphandlingar såvida inte kommunfullmäktige beslutat om så kallad centralupphandling. Det är viktigt att i det här sammanhanget framhålla att friheten att teckna lokala avtal inte berörs av detta. Det är även nämnderna som själva avgör vilka leverantörer som ska ingå i konceptet och när så ska ske. Skillnaden mot tidigare blir att leveransen inte automatiskt ingår i leverantörsavtalet. Möjligheten till snabba leveranser kvarstår för akuta behov men dessa ska med bra planering kunna bringas ned till ett minimum.

Det är idag svårt att se hur stora stadens kostnader för leverans av beställda varor är. Detta beror på att transportkostnaderna ligger inbäddade i kostnaderna för köp av varor och inte lätt kan särskiljas. Stadsledningskontorets bedömning är emellertid att kostnaderna för transporter idag är för höga. Samma förhållande gäller i hela landet och beräkningar gjorda i ett flertal svenska städer och projekt i bland annat Malmö och Borlänge visar på att separata fraktavtal och samordnade varuleveranser bör leda till sänkta transportkostnader.

Även miljöbelastningen av dessa varutransporter är stor. I olika sammanhang konstateras att trafiken är den dominerande källan till hälso- och miljöstörningar i Stockholms utomhusmiljö och koldioxid från avgaserna bidrar till den ökade växthuseffekten. Se även Stockholms miljöprogram, mål 1.

Ur miljösynpunkt kan följande två slutsatser dras.

1. Om staden skulle kunna minska antalet transportkilometer så skulle det medföra minskade utsläpp.
2. Genom att ställa utökade miljökrav på fordon kan staden få lägre utsläpp/fordon.

I stadens budget är två av de övergripande inriktningsmålen att "Göra Stockholm till en ekologiskt hållbar storstad" och att "Ta ansvar för ekonomin". En effektiv användning av resurserna samt en i övrigt god ekonomisk hushållning bygger bland annat på att staden gör effektiva upphandlingar. Miljöförbättringar och omställning till ekologisk hållbarhet ska förstärkas i enlighet med stadens miljöprogram för växthusgaser.

Båda inriktningarna, ekonomin och miljön, kan förenas och stora vinster kan göras i ett strategiskt arbete kring miljöanpassad upphandling och med en effektiv logistik.

En tredje faktor är trafiksäkerheten. En hög andel av leveransfordonen är idag av typen fjärtrafikfordon. Dessa trafikerar i flera fall bostadsområden för leveranser till skolor, förskolor och äldreboenden. Risken för olyckor är stor och bullernivån är hög. Möjligheten finns att ställa krav på distributionsbilarna även med hänsyn till dessa faktorer.

I staden drivs flera projekt med syftet att effektivisera eller minska miljöpåverkan från godstransporter. Ett av dessa är EU-projektet TRENDSETTER som har satt fokus på den tunga trafiken. Tung trafik svarar för knappt 10 % av transportarbetet, men står ändå för mer än hälften av luftföroreningar som kväveoxider och partiklar. Dessutom bullrar den mest. Projektet Miljöeffektiva transporter är ytterligare ett projekt med fokus på att begränsa dessa problem.

Hösten 2003 tog stadsledningskontoret tillsammans med dåvarande näringslivskontoret fram ett förslag till projektdirektiv med syfte att skapa ett samordnat transportsystem för varuleveranser till Stockholm stads olika verksamheter. Omstart gjordes våren 2004 när stadsledningskontoret, utifrån lagd policy, tillsammans med miljöförvaltningen och med stöd från Kompetensfonden påbörjade ett utvecklingsarbete med en gemensam strategi för upphandling.

Den utgår från de fem upphandlingsmålen i miljöprogrammet och innebär bland annat att

- ? kartlägga stadens inköpsmönster avseende volym, miljöstrategisk betydelse och miljöpåverkan,
- ? gemensamma anvisningar/mallar tas fram för upphandling,
- ? nämnderna ska få central vägledning vid upphandling,
- ? utbildning av upphandlingsansvariga ska tillhandahållas,
- ? goda exempel ska spridas,
- ? koordinering av centrala aktörer ska ske.

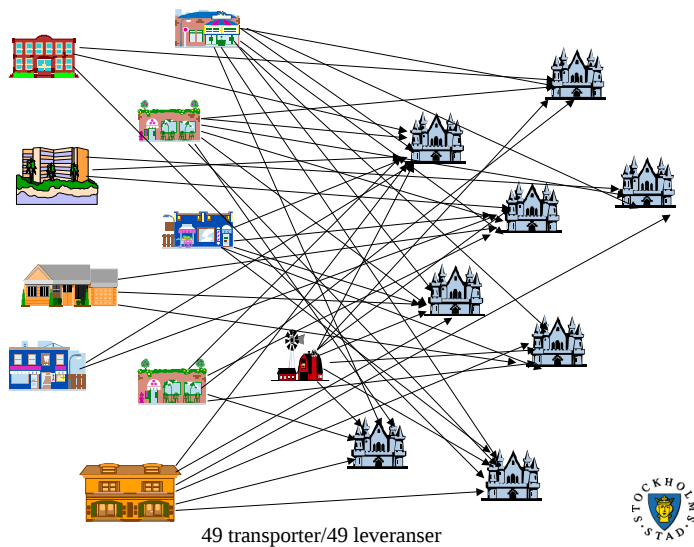
Effektiva varuleveranser har även ett administrativt perspektiv. Det är praktiskt besvärligt att hålla ett flertal fysiska beställningskataloger, en för varje leverantör, uppdaterade hos alla stadens beställare. Förändringar i sortimentet sker kontinuerligt där gamla artiklar ersätts med nya. Alla ändringsblad blir snabbt svåra att överblicka för beställarna. Lösningen heter elektroniskt beställningssystem och är en beställnings-sida på stadens intranät. Andra verksamheter, t ex Femklövern (inköpssamverkan för landstingen i Uppsala, Dalarna, Västmanland, Örebro och Sörmland), visar detta på ett mycket tydligt sätt. Stadsledningskontorets bedömning är därför att detta system är nödvändigt även för Stockholms stad.

Fakta

- ? *9 000 leverantörer*
Staden har ett stort antal kontrakterade leverantörer, både direktupphandlade och i ramavtal. Källa: Leverantörsreskontran
- ? *1 540 arbetsplatser inom staden*
Staden har många arbetsplatser. Merparten är skolor, förskolor och vård-hem/äldreboenden. Källa: USK statistik
- ? *Samlat varuvärde inom stadens försörjningssektor c:a 1,2 mdkr/år* Källa: Leveran-törsreskontran
- ? *Generellt påslag för logistikkostnader 30 % varav frakt, beroende på varuslag, 6-15 %*
Källa: Branschstatistik
- ? *Besparingspotential på fraktkostnaden (3-5 % av varuvärdet) 30-50 mnkr* Orsak: Generellt för höga påslag från leverantören.
- ? *Samordnad logistik kan minska körsträckorna med 30-50 %*
Källa: Branschstatistik
- ? *LOU förhindrar långtgående miljökrav på transporter om inte dessa upphandlas separat.*
I dag ingår transporten som en del av varupriset i de allra flesta avtal.
- ? *20 % av alla transporter är transporter av varor/gods*
Andelen av stadens totala trafikrörelser, människor och gods.
Källa: SIKA Rapport 2000:9
- ? *10 % av stadens totala trafikrörelser utförs av tunga fordon (fjärrtransporter med fordon tyngre än 3,5 ton)*
Källa: SIKA Rapport 2000:9

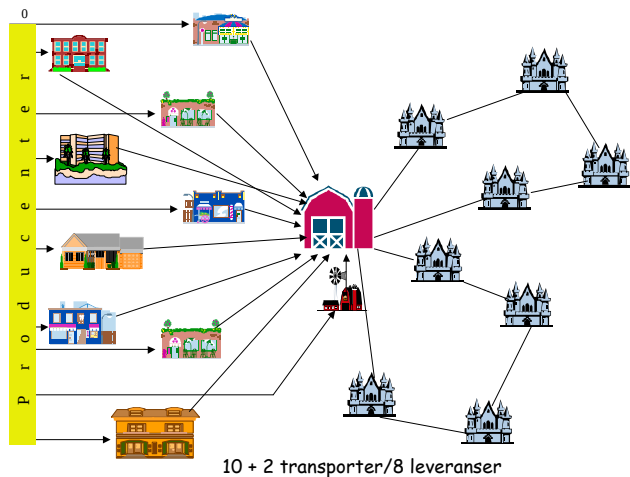
Ett scenario över förändringen från dagens leveranssystem till samordnade varuleveranser kan beskrivas med följande tre bilder.

0



Idag: Bilden beskriver distributionsvägarna mellan leverantörer (till vänster) och beställare (till höger). Beställningar genererar en direkttransport inom 48 timmar. Resultatet blir många transporter med endast delvis fyllda bilar, dvs. höga kostnader för både transportör och beställare. Stor påverkan på miljön.

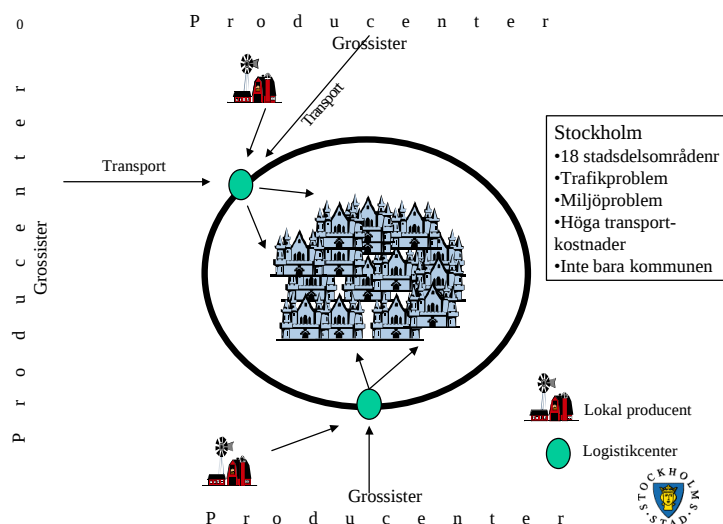
0



Logistiksamordning: Istället för direktleveranser sker leverans från leverantör till en omlastningsplats, s k logistikcentra. Därifrån sker en samordnad lokal transport till beställaren. Teoretiska beräkningar visar, som i exemplet, att antalet transporter kan nedbringas med upp till 75 %. I verkligheten blir effekten lägre eftersom alla varor inte kan fraktas tillsammans. Grus, asfalt m. m. bör även fortsättningsvis ha sina egna transporter liksom vissa specialtransporter som t ex leverans av möbler (där även montering ingår i leveransen) eller leveranser av materiel till byggen. Målet är att en arbetsplats ska få högst en leverans per dag, jämfört med idag då leveranser sker flera gånger under dagen till större arbetsplatser. För flertalet arbetsplatser bör en leverans per vecka vara fullt möjlig, s k visdagsleverans. En svårighet kan vara kapaciteten att lagra beställda varor lokalt.

Observera att ingen lagring ska förekomma på logistikcentrat. Här sker endast snabb omlastning till distributionsbilar av varor som inkommit under tidig morgon. Leverans till beställaren sker samma dag som varan anlänt till centrat.

Om så krävs ska beställning vila hos leverantören för att leverans till logistikcentrat ska kunna ske på rätt dag (vid visdagsleverans).



Bilden beskriver ett tänkbart upplägg för Stockholms stad. Leveranser som kommer E20/E4 söder ifrån går till en omlastningsplats söder om staden. Därifrån sker lokala leveranser till verksamheter i stadsdelsområden belägna söder om Mälarens utlopp.

Leveranser inkommande norr om Mälaren går till en omlastningsplats belägen mellan E18 och E4 i trakten av Kista/Lunda industriområde. Därifrån sker lokala leveranser till verksamheter i stadsdelsområden belägna norr om Mälarens utlopp.

Sker leverans till centra med varor till beställare i den andra delen av staden överförs varorna för vidare befordran till det andra centrat (se transportringen).

Lägg märke till att denna lösning möjliggör leveranser från lokala företag som normalt saknar transportkapacitet, t ex bönder med närodlad och ekologiskt odlad mat.