

51.

STOCKHOLMS STAD Kommunstyrelsen Registraturet	
Ink.	2012 -09- 2 4
Dnr:	319-1376/2012
Till:	RT



## Motion om införande av miljöanpassad citylogistik i Stockholms innerstad

Stockholm stad har under många år haft ett lågt engagemang och liten initiativförmåga kring projekt som kan minska belastningen från den omfattande varuförsörjningen i stadens centrala delar. Här är av nödvändighet godstransporter och varuförsörjning mycket omfattande dels genom den stora befolkningen som lever här, närmare 400 000, men även på grund av det stora antal arbetsplatser och verksamheter som finns i stadens centrala delar.

Livsmedel till butiker och andra varor transporteras idag ofta med dåligt fyllda fordon, vilket gör att både antalet tunga och lätta lastbilar är långt fler än vad som behövs för att försörja butiker och verksamheter. Inte minst har de lätta lastbilarnas transportarbete ökat kraftigt och i det närmaste fördubblats de senaste tio åren i Stockholms innerstad.

I takt med att befolkningen ökar, konsumtionsvanorna förändras med mer direktleverans till hemmen samt genom en allmänt ökad ekonomisk aktivitet, kommer de tunga transporterarna fortsätta att öka kraftigt i innerstaden. Staden måste därför börja engagera sig i företagens logistikfrågor och både arbeta för en mer miljövänlig varuförsörjning, dels med regionala kombitransportsystem med tåg för varuförsörjning av hela staden främst för livsmedel - men även ställa krav och ordna fysisk plats för en mer miljöanpassad citylogistik.

Föredömen finns också på nära håll. Sedan 2004 finns en samlastning av livsmedel till Gamla Stan, den så kallade O-centralen på Södermalm, där varorna samlastas till mot-tagarna i stadsdelen och inneburit väsentligt minskade lastbilstransporter i Gamla Stan.

Detta bör också kunna vara en modell för övriga innerstaden i Stockholm. En uppdelning av innerstaden i exempelvis stadsdelarna Kungsholmen, Norrmalm, Östermalm, City och Södermalm, förutom Gamla Stan, skulle administrativt kunna utgöra 5 avgränsade logistiska områden. Till vart ett av dessa områden bör citynära omlastningsplatser ordnas så att omlastning till miljöanpassade lastbilar kan ske som under dagtid fullastade och i effektiva slingor lossar varor till butiker och företag. Att gå från dagens dåligt utnyttjade lastbilskapacitet på ett stort antal tunga fordon till ett betydligt färre antal väl lastade miljöanpassade lastbilar, skulle både minska trängseln påtagligt i innerstaden samt även i övrigt minska miljöbelastningen.

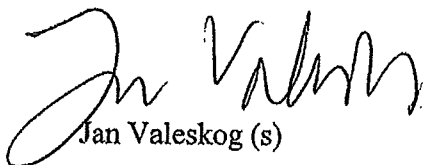
Då dessa frågor varit oprioriterade i staden har stadsbyggnadsdiskussionerna i praktiken helt bortsett från konkreta förslag om exempelvis små, citynära terminaler för omlastning, även om det står omnämnt, utan konkreta förslag, i översiktsplanen. Skall Stockholm i framtiden kunna minska den tunga trafiken i innerstaden måste åtgärder planeras omgående, vi bygger nu snabbt bort alla möjligheter till en framtida, mer miljöanpassad citylogistik.

Därutöver behöver allmänt sett en kartläggning ske av hur trafikarbetet faktiskt ser ut i Stockholms innerstad. Hur stor del av den totala trafiken är så kallade nyttotrafik och hur stor andel är privatbilismen? En sådan studie bör trafikkontoret omgående kunna göra för att också allmänt få en bättre kunskap om fordonsrörelserna i Stockholms innerstad. Idag råder en omfattande mytbildning kring detta och många tror exempelvis att privatbilism-en helt dominerar, vilket knappast motsvarar en verklig bild.

Jag föreslår därför mot denna bakgrund och i enlighet med ovanstående,

att staden i samarbete med berörda logistikföretag inför en miljöanpassad citylogistik i Stockholm

att ge trafikkontoret i uppdrag att undersöka hur stor andel av fordons-trafiken i Stockholms innerstad som är av olika typer av nyttotrafik respektive privatbilism

  
Jan Valeskog (s)