

Utlåtande 2013:179 RII (Dnr 319-1376/2012)

Införande av miljöanpassad citylogistik i Stockholms innerstad

Motion (2012:51) av Jan Valeskog (S)

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.
Motion (2012:51) av Jan Valeskog (S) om ”Införande av miljöanpassad citylogistik i Stockholms innerstad” anses besvarad med hänvisning till vad som sägs i utlåtandet.

Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton anför följande.

Ärendet

Jan Valeskog (S) föreslår i motionen att staden i samarbete med berörda logistikföretag inför en miljöanpassad citylogistik i Stockholm.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd, Skärholmens stadsdelsnämnd och Älvsjö stadsdelsnämnd. Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd och Älvsjö stadsdelsnämnd avstår från att svara på remissen. Miljöförvaltningen och trafikkontoret har inkommit med ett gemensamt tjänsteutlåtande.

Stadsledningskontoret konstaterar att motionens förslag ligger i linje med det arbete som redan pågår i staden.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden konstaterar att man tillsammans med trafik- och renhållningsnämnden har ett flertal aktuella gods- och citylogistikrelaterade projekt som fokuserar på smarta varuleveranser med elfordon.

Skärholmens stadsdelsnämnd anser att förslagen i motionen om införande av miljöanpassad citylogistik i Stockholms innerstad kan ses som en del av det helhetsgrepp som tas under Framkomlighetsstrategin.

Mina synpunkter

Godstransporter och varuleveranser utgör navet i ett växande och levande Stockholm – med fler människor behövs fler butiker och restauranger och då ökar därmed behovet av varuleveranser. En vanlig dag i Stockholms innerstad går det cirka 10 000 tunga lastfordon i City och många av de stora butikerna och varuhusen i Stockholm får mellan 40 och 50 leveranser dagligen. Detta är onekligen en stor utmaning. Inom ramen för den av staden antagna Framkomlighetsstrategin pågår därför ett arbete med en gods- och leveransstrategi. Den tas fram i dialog med transportföretagen, handeln och fastighetsägarna.

Som miljö- och hälsoskyddsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden konstaterar har staden varit involverad i projekt med inriktning på bland annat tankstationer för förnybart lastbilsbränsle och demonstration av miljölastbilar samt kartläggning av distributionstrafiken (lastbilar och lastfar). I budget för 2014 finns därutöver ett uppdrag till trafik- och renhållningsnämnden att, med stöd av miljö- och hälsoskyddsnämnden, genomföra ett försök med Citylogistik där ellastbilar och samlastningsstationer ska testas under år 2014.

Med anledning av ovanstående kan motionen anses besvarad.

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Motion (2012:51) av Jan Valeskog (S) om införande av miljöanpassad citylogistik i Stockholms innerstad.

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet Karin Wanngård (S) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att motionen bifalles

2. Att därutöver anföra

Varutransporterna i Stockholm skapar trafik- såväl som miljöproblem. Det är därför av oerhörd vikt att staden så snart som möjligt stimulerar miljöanpassad citylogistik i innerstaden. Detta skulle vara ett stort steg mot klimatsmartare transporter i vår stad.

Detta ärende anknyter till det framgångsrika Mobility managementprojekt som den tidigare rödgröna stadshusmajoriteten bedrev i Stockholm. Projektet gick ut på att samordna och effektivisera varuleveranser till Stockholms stads egna verksamheter. Bakgrunden var att fyllnadsgraden i de skåp och lastbilar som rör sig på Stockholms gator ligger på bara 30 procent. Genom ett effektivare logistiksystem kunde man minska antalet nödvändiga rörelser för transportfordon i Stockholm. Det visade sig även möjligt att minska kostnaderna för upphandlingar gjorda av Stockholms stad, genom att upphandla transporter för sig. Den möjliga besparingen som kunde uppnås genom att lyfta ut och definiera leveranskostnaden var ungefär 30 miljoner kronor årligen, utslaget på hela Stockholms stads varuupphandling.

Genom att gå mot en utveckling, där varor inte levererades just under högtrafik, utan andra tider, så kunde man även uppnå ett effektivare utnyttjande av vägnäten i Stockholm. Trots en högre ersättning till chaufförerna för arbete kvällstid effektiviserades varuleveranserna i så hög grad att detta ändå blev en vinst för alla inblandade parter.

Tyvärre lade den borgerliga majoriteten ned projektet med motiveringen att det hindrar konkurrensen inom transportsektorn. Så länge den ideologin är förhärskande i Stockholms stad, är det heller inte möjligt att bedriva effektiviseringar av logistiken i Stockholm.

Reservation anfördes av borgarrådet Daniel Helldén (MP) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att bifalla motion (2012:51) av Jan Valeskog (S) om införande av miljöanpassad citylogistik i Stockholms innerstad
2. Att vidare anföra följande

Detta ärende anknyter till det framgångsrika Mobility managementprojekt som den tidigare stadshusmajoriteten bedrev i Stockholm. Projektet gick ut på att samordna och effektivisera varuleveranser till Stockholms stads egna verksamheter.

Bakgrunden var att fyllnadsgraden i de skåp och lastbilar som rör sig på Stockholms gator ligger på c:a 30%. Genom ett effektivare logistiksystem så kunde man minska antalet nödvändiga rörelser för transportfordon i Stockholm. Det visade sig även möjligt att minska kostnaderna för upphandlingar gjorda av Stockholms stad, genom att upphandla transporter för sig. Detta beror på att leveransen av en given vara eller tjänst alltid utgör en diffus kostnad, om leveransen ingår i den beställda varans pris.

Den möjliga besparingen som kunde uppnås genom att lyfta ut och definiera leveranskostnaden låg på c:a 30 miljoner kronor årligen av skattebetalarnas pengar, utslaget på hela Stockholms stads varuupphandling.

Genom att gå mot en utveckling, där varor inte levererades just under högtrafik, utan andra tider, så kunde man även uppnå ett effektivare utnyttjande av vägnäten i Stockholm. Trots en högre ersättning till chaufförerna för arbete kvällstid effektiviserades varuleveranserna i så hög grad att detta ändå blev en vinst för alla inblandade parter. Tyvärr lades detta projekt lades ned efter valet 2006 med motiveringen att "Det hindrade konkurrensen inom transportsektorn".

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Motion (2012:51) av Jan Valeskog (S) om "Införande av miljöanpassad citylogistik i Stockholms innerstad" anses besvarad med hänvisning till vad som sägs i utlåtandet.

Stockholm den 4 december 2013

På kommunstyrelsens vägnar:
STEN NORDIN

Ulla Hamilton

Ulrika Gunnarsson

Reservation anfördes av Roger Mogert, Tomas Rudin och Maria Östberg Svanelind (alla S) med hänvisning till reservationen av (S) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av Åsa Jernberg och Stefan Nilsson (båda MP) med hänvisning till reservationen av (MP) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av Ann-Margarethe Livh (V) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Bifalla motionen
2. Samt att därutöver anföra

Vi tycker naturligtvis att det är bra och effektivisera logistiken för att få ner antalet transporter i framförallt innerstaden. Systemet har tidigare prövats och behöver bara sättas igång igen.

ÄRENDET

I en motion (2012:51) om införande av miljöanpassad citylogistik lyfter Jan Valeskog (S) fram behovet av ökad samordning av godstransporterna i stadens centrala delar. Bakgrunden är det motionären beskriver som problemet med att antalet tunga och lätta lastbilar är långt fler än vad som behövs för att försörja butiker och verksamheter i Stockholms innerstad. Enligt motionären har de lätta lastbilarnas transportarbete närmast fördubblats de senaste tio åren i innerstaden. En fortsatt befolkningstillväxt, förändrade konsumtionsvanor och en allmänt ökad ekonomisk aktivitet leder till att de tunga transportererna kommer att fortsätta att öka kraftigt, enligt motionen. Motionären anser därför att staden måste engagera sig i företagens logistikfrågor och ordna fysisk plats för en mer miljöanpassad citylogistik. Den så kallade O-centralen för samlastning av livsmedel till Gamla Stan lyfts fram som ett föredöme som bör kunna vara en modell för övriga innerstaden.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd, Skärholmens stadsdelsnämnd och Älvsjö stadsdelsnämnd för yttrande. Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd och Älvsjö stadsdelsnämnd avstår från att svara på remissen. Miljöförvaltningen och trafikkontoret har inkommit med ett gemensamt tjänsteutlåtande.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 17 januari 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret instämmer i synen på det grundproblem som utgör motionens utgångspunkt. Den ökande mängden tunga transporter i staden är problematisk ur flera perspektiv, inklusive ur miljö-, trafiksäkerhets- och framkomlighetssynpunkt. Därmed är det även ett samhällsekonomiskt problem. Lastbilstrafiken ökar mer än andra trafikslag och står för närmare hälften av luftföroreningarna från trafiken totalt sett. Efterhand som staden växer aktualiseras denna problematik allt mer.

Stadsledningskontoret konstaterar att motionens förslag ligger i linje med det arbete som redan pågår i staden. I framkomlighetsstrategins handlingsplan ingår att i samverkan med åkeribranschen förbättra möjligheterna för en mer effektiv godsdistribution och att utreda hur staden kan verka för att kommersiellt drivna

samlastningscentraler inrättas. En rad projekt och utredningar bedrivs i trafik- och renhållningsnämndens samt miljö- och hälsoskyddsnämndens regi, inklusive studier av möjlig samlastning på andra platser än i Gamla stan och hur olika affärsmodeller för en sådan central kan se ut. Exempel på andra projekt handlar om tankstationer för förnybart lastbilsbränsle och demonstration av miljölastbilar, kartläggning av distributionstrafiken i City, smarta varuleveranser med elfordon samt mätningar för nyttotrafik och privatbilism. I det arbete som pågår ingår även samarbete med Trafikverket kring en regional godsstrategi.

Stadsledningskontoret är positivt till att frågan om samordnade godstransporter hanteras av trafik- och renhållningsnämnden och miljö- och hälsoskyddsnämnden i flera aktiviteter som pågår och anser därför inte att det är nödvändigt med ett initiativ från kommunfullmäktige i denna fråga.

Stadsledningskontoret föreslår att motion (2012:51) om införande av miljöanpassad citylogistik i Stockholms innerstad anses besvarad med hänvisning till vad som sagts i detta tjänsteutlåtande.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 5 februari 2013 att som svar på remissen överlämna och åberopa miljöförvaltningens och trafikkontorets tjänsteutlåtande.

Reservation anfördes av ledamoten Mikael Magnusson m.fl. (S), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Katarina Luhr m.fl. (MP) och ledamoten Sara Stenudd (V), *bilaga 1*.

Miljöförvaltningens och trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 14 januari 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholms stad växer. Redan år 2030 förväntas befolkningen överstiga en miljon. Detta påverkar framkomligheten på det regionala och lokala vägnätet med påverkan på bland annat näringslivets transporter. Redan idag förflyttas ungefär 10 000 tunga fordon per dygn in och ut från Stockholm City utöver de lättare last- och skåpbilarna som står för en stor del av leveranserna. Lastbilstrafiken står för mellan fem och tio procent av trafiken i Stockholm men för närmare hälften av luftföroreningarna från trafiken totalt sett. Lastbilstrafiken är också det trafikslag som ökar mest. Kontoren håller med om att varudistributionen är omfattande i Stockholm och att den står för en stor del av trafikens miljöstörningar. Det återstår därför att ta reda på mer om godsets förutsättningar och vilka åtgärder som bör införas för ett effektivare logistikarbete, en förbättrad miljö och framkomlighet.

Stockholms stad ska vara en attraktiv plats att bo och leva i med en fungerande stadsmiljö utifrån näringslivets behov. Trafikkontoret och miljöförvaltningen har och kommer fortsatt att engagera sig i gods- och logistikfrågor. Utöver det kontinuerliga godsarbetet med inriktning på bland annat tids-, vikt och längdbegränsningar samt miljözonen med dess fordonskrav har staden utfört ett flertal utredningar samt deltagit i olika projekt och samarbeten för att förbättra distributionsarbetet till, från och inom Stockholm. Bland annat finns idag den kommersiellt drivna O-centralen för omlastning av livsmedel till Gamla stan som miljöförvaltningen varit involverad i. Kontoren har också genomfört studier om möjlig samlastning på andra platser än i Gamla stan och hur olika affärsmodeller för en sådan central kan se ut. Kontoren har dessutom varit involverade i projekt med inriktning på bland annat tankstationer för förnybart lastbilsbränsle och demonstration av miljölastbilar, kartläggning av distributionstrafiken (lastplatser och lastfar) i City samt mätningar för nyttotrafik och privatbilism. Kontoren har även i dagsläget ett flertal aktuella gods- och citylogistikrelaterade projekt som fokuserar på smarta varuleveranser med elfordon (bland annat samordnande varuleveranserna inom ett fullt utbyggt Norra Djurgårdsstaden), samlastningscentral för gods i kombination med smarta parkeringslösningar, en godsflödesanalys i Mälardalen samt en regional godsstrategi tillsammans med Trafikverket. Trafikkontoret är därtill en av flera aktörer som ingår i en nationell satsning kring citylogistik med koppling till regeringens Logistikforum.

Trafikkontoret har tagit fram Framkomlighetsstrategin med fokus på den rörliga trafiken med hög beläggning, det vill säga kollektivtrafik, gång, cykel och effektiva godstransporter. Inom ramen för detta arbete ingår framtagandet av en godshandlingsplan där bland annat utformningen av ett kommande godsnätverk ska behandlas. Förhoppningen är en närmare kontakt och ett utökat samarbete med näringslivet, framförallt vad det gäller branschens förslag till möjliga gods- och citylogistikåtgärder.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 7 februari 2013 att som svar på remissen överlämna och åberopa miljöförvaltningens och trafikkontorets tjänsteutlåtande.

Reservation anfördes av ledamoten Malte Sigemalm m.fl. (S) och ledamoten Kajsa Stenfelt (V), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Kajsa Stenfelt (V), *bilaga 1*.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 14 januari 2013 har i huvudsak följande lydelse (se ovan).

Skärholmens stadsdelsnämnd

Skärholmens stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 13 december 2012 att som svar på remissen överlämna och åberopa Skärholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande.

Skärholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 27 november 2012 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen framhåller vikten av att arbeta långsiktigt hållbart, och att prioritera och i god tid planera för såväl gång, cykel och kollektivtrafik som näringslivets ökande transporter. Förvaltningen anser att motionen om införande av miljöanpassad citylogistik i Stockholms innerstad kan ses som en del av det helhetsgrepp som tas under Framkomlighetsstrategi för Stockholm 2030.

Vidare bearbetning av förslagen i motionen bör därmed ske i samband med den fördjupning som Trafikkontoret påbörjat för framtagning av handlingsplan kring effektiv och pålitlig godstrafik samt utredning av samlingscentraler. Förvaltningen vill dock framhålla vikten av att planera för hela staden, det vill säga att även ytterstaden skall ingå i en fördjupad utredning, och inte bara innerstaden som framgår av motionen. Även i denna fråga är samarbete över kommungränser viktigt för hela Storstockholms fortsatta utveckling.

RESERVATIONER M.M.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Reservation anfördes av ledamoten Mikael Magnusson m.fl. (S) enligt följande.

1. Att Miljö- och hälsoskyddsnämnden hemställer att kommunstyrelsen bifaller motionen
2. Att beslutet omedelbart förklaras justerat
3. Därutöver anföra att:

Vi håller med motionären Jan Valeskog (S) att varutransporterna i Stockholm både skapar trafik- och miljöproblem och att något måste göras. Därför är det av oerhörd vikt att staden så snart som möjligt stimulerar miljöanpassad citylogistik i innerstaden. Detta skulle vara ett stort steg mot klimatsmartare transporter i vår stad. Det exempel med omlastningscentral för varor till Gamla Stan som motionären tar upp är något att ta lärdom av.

Detta ärende anknyter till det framgångsrika Mobility managementprojekt som den tidigare rödgröna stadshusmajoriteten bedrev i Stockholm. Projektet gick ut på att samordna och effektivisera varuleveranser till Stockholms stads egna verksamheter.

Bakgrunden var att fyllnadsgraden i de skåp och lastbilar som rör sig på Stockholms gator ligger på c:a 30%. Genom ett effektivare logistiksystem så kunde man minska antalet nödvändiga rörelser för transportfordon i Stockholm. Det visade sig även möjligt att minska kostnaderna för upphandlingar gjorda av Stockholms stad, genom att upphandla transporter för sig. Detta beror på att leveransen av en given vara eller tjänst alltid utgör en diffus kostnad, om leveransen ingår i den beställda varans pris.

Den möjliga besparingen som kunde uppnås genom att lyfta ut och definiera leveranskostnaden låg på c:a 30 miljoner kronor årligen av skattebetalarnas pengar, utslaget på hela Stockholms stads varuupphandling.

Genom att gå mot en utveckling, där varor inte levererades just under högtrafik, utan andra tider, så kunde man även uppnå ett effektivare utnyttjande av vägnäten i Stockholm. Trots en högre ersättning till chaufförerna för arbete kvällstid effektiviserades varuleveranserna i så hög grad att detta ändå blev en vinst för alla inblandade parter.

Tyvärr begrep inte någon i den nuvarande borgerliga majoriteten poängen med effektivare varutransportlogistik, utan detta projekt lades ned med motiveringen att "Det hindrade konkurrensen inom transportsektorn". Så länge den ideologin är förhärskande i Stockholms stad, är det heller inte möjligt att bedriva effektiviseringar av logistiken i Stockholm.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Katarina Luhr m.fl. (MP) och ledamoten Sara Stenudd (V) enligt följande.

Detta ärende anknyter till det framgångsrika Mobility managementprojekt som den tidigare rödgröna stadshusmajoriteten bedrev i Stockholm. Projektet gick ut på att samordna och effektivisera varuleveranser till Stockholms stads egna verksamheter.

Bakgrunden var att fyllnadsgraden i de skåp och lastbilar som rör sig på Stockholms gator ligger på c:a 30%. Genom ett effektivare logistiksystem så kunde man minska antalet nödvändiga rörelser för transportfordon i Stockholm. Det visade sig även möjligt att minska kostnaderna för upphandlingar gjorda av Stockholms stad, genom att upphandla transporter för sig. Detta beror på att leveransen av en given vara eller tjänst alltid utgör en diffus kostnad, om leveransen ingår i den beställda varans pris.

Den möjliga besparingen som kunde uppnås genom att lyfta ut och definiera leveranskostnaden låg på c:a 30 miljoner kronor årligen av skattebetalarnas pengar, utslaget på hela Stockholms stads varuupphandling.

Genom att gå mot en utveckling, där varor inte levererades just under högtrafik, utan andra tider, så kunde man även uppnå ett effektivare utnyttjande av vägnäten i Stockholm. Trots en högre ersättning till chaufförerna för arbete kvällstid effektiviserades varuleveranserna i så hög grad att detta ändå blev en vinst för alla inblandade parter.

Tyvärr begrep inte någon i den nuvarande borgerliga majoriteten poängen med effektivare varutransportlogistik, utan detta projekt lades ned med motiveringen att ”Det hindrade konkurrensen inom transportsektorn”. Så länge den ideologin är förhärskande i Stockholms stad, är det heller inte möjligt att bedriva effektiviseringar av logistiken i Stockholm.

Trafik- och renhållningsnämnden

Reservation anfördes av ledamoten Malte Sigemalm m.fl. (S) och ledamoten Kajsa Stenfelt (V) enligt följande.

1. Att bifalla motionen
2. Att därutöver anföras:

Socialdemokraterna anser att kontorets svar är för vagt. Kontoret har och kommer fortsatt att engagera sig i gods- och logistikfrågor, staden har utfört ett flertal utredningar, kontoret har genomfört studier om möjlig samlastning, har ett flertal aktuella projekt på gång, deltar i en satsning kring citylogistik på regeringsnivå mm. Det verkar finnas mycket kunskap så varför tar det så lång tid? Man har en *förhoppning* om en närmare kontakt och ett utökat samarbete med näringslivet.

I ärende nr 10 vid nämndens möte 2012-10-18 skrivs också positivt om arbetet med en samlastningscentral men utlåtandet slutar med "...men i slutändan är det de enskilda företagen som tillsammans med de regionala aktörerna måste åstadkomma en förändring". Vi får en känsla av att kontoret inte med tillräcklig kraft driver frågan. Ett mycket nära och aktivt samarbete med näringslivet och berörda transportföretag är av central vikt för att uppnå resultat. Som motionären påpekar så planeras hela tiden nya byggprojekt i staden och möjligheterna till en framtida miljöanpassad citylogistik riskeras. Kontoret måste driva på. Frågan brådskar!

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Kajsa Stenfelt (V) enligt följande.

Varuleveranser och annan tung trafik bidrar starkt till den försämrade luftkvaliteten och försvårar framkomligheten för bussar, cyklister och gående. (V) i stöder därför motionens syfte att införa en miljöanpassad citylogistik i Stockholm.

Vi tror dock att en samlastningscentral i kommunal regi i kombination med höjda och förändrade trängselskatter skulle kunna vara ett snabbare och ännu mer effektivt verktyg för att minska varutransporterna.

Genom en samlastningscentral i kommunal regi skulle t.ex. antalet fordon som levererar varor till olika adresser på Hornsgatan kunna reduceras kraftigt. Det skulle bidra både till en förbättrad luftkvalitet och förbättrad framkomlighet för gående och cyklister.



2012:51

**Motion av Jan Valeskog (S) om införande av
miljöanpassad citylogistik i Stockholms innerstad**
Dnr 319-1376/2012

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 transporterna 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 mottagarna 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 privatbilismen helt dominerar, vilket knappast motsvarar en verklig bild.

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

1. staden i samarbete med berörda logistikföretag inför en miljöanpassad citylogistik i Stockholm
2. ge trafikkontoret i uppdrag att undersöka hur stor andel av fordonstrafiken i Stockholms innerstad som är av olika typer av nyttotrafik respektive privatbilism.

Stockholm den 24 september 2012

Jan Valeskog